

ANNO XXIV - N. 1-2

GENNAIO-FEBBRAIO 1918

RIVISTA MENSILE DEL
**TOVRING CLUB
ITALIANO**



200.000 COPIE

GRATIS AI SOCI

PER LA BORRACCIA DI PAPÀ
CI VUOL PROPRIO DEL

CINZANO



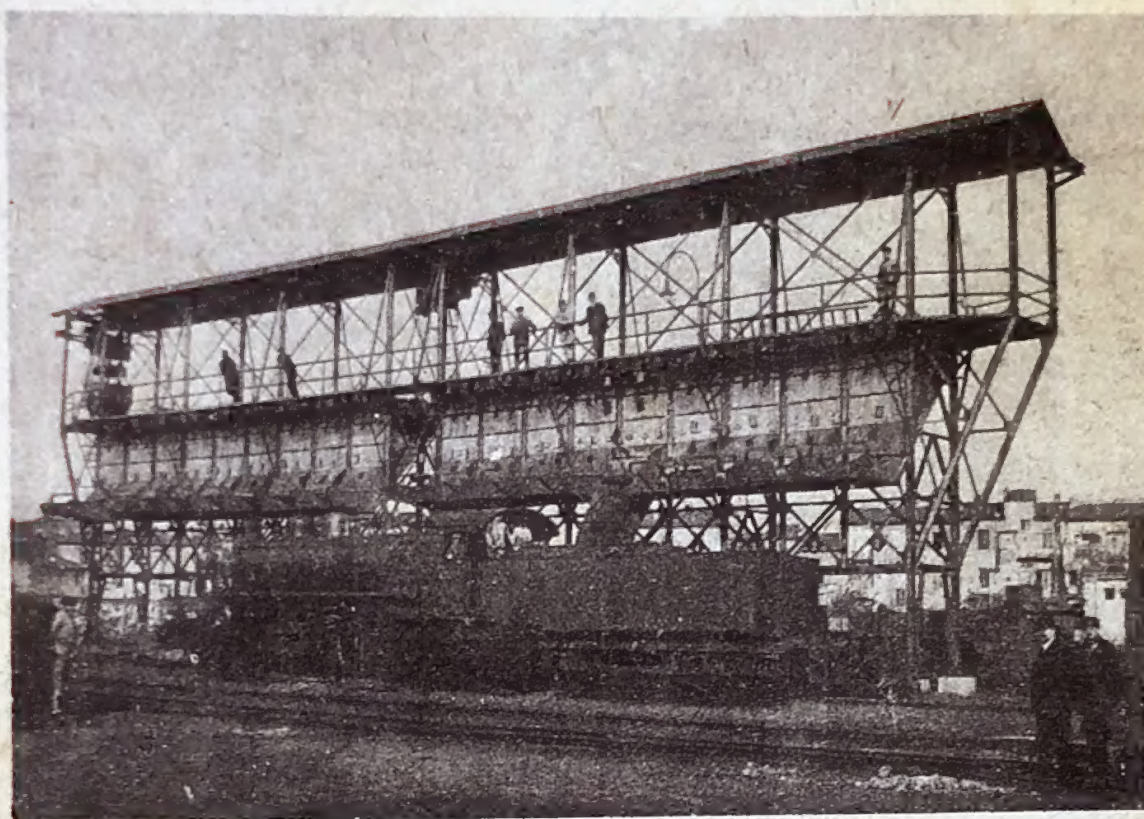
B. B. B.

ANTONIO BADONI & C. = BELLANI - BENAZZOLI

SOCIETÀ ANONIMA CAPITALE L. 5.000.000

SEDE MILANO: Foro Bonaparte, 36 - Telefono 46-62

DUE STABILIMENTI



Impianto per il carico automatico del carbone sulle locomotive, costruito per le Ferrovie dello Stato

FUNICOLARI AEREE E A ROTAIA

TELEFERICHE SMONTABILI MILITARI

DI OGNI SISTEMA

GRU DI OGNI TIPO E PORTATA

TRASPORTI MECCANICI SPECIALI

PER STABILIMENTI INDUSTRIALI

IMPIANTI DI OFFICINE A GAS, ACQUEDOTTI, CONDOTTE FORZATE

SERBATOI - GASOMETRI - COSTRUZIONI IN FERRO

TUBI DI GHISA, FUSIONI DI GHISA, ACCIAIO, BRONZO

CATRAMINA

contro
**tossi
catarri**

*faringiti, raffreddori,
bronco - polmoniti,
malattie della
vescica, ecc.*

BERTELLI



CEROTTO BERTELLI

CONTO
DOLORI
DI
RENI E PETTO

LOMBARI ANCHE PRODOTTI DA GRAVIDANZA
SCIATICA REUMATISMI
AFFANNO ASMA
A. BERTELLI & C. MILANO




IN TUTTE LE FARMACIE



INGRANAGGI di ogni tipo
RIDUTTORI di velocità
ARGANI elettrici

Ing. V. FACHINI & C.
MILANO - Viale Magenta, 29



IL PNEUMATICO
MICHELIN
BEVE L'OSTACOLO





Rob

è il MIGLIORE LUCIDO per CALZATURE
DI PRODUZIONE NAZIONALE
ed il VERO CONSERVATORE DEL CUOIO

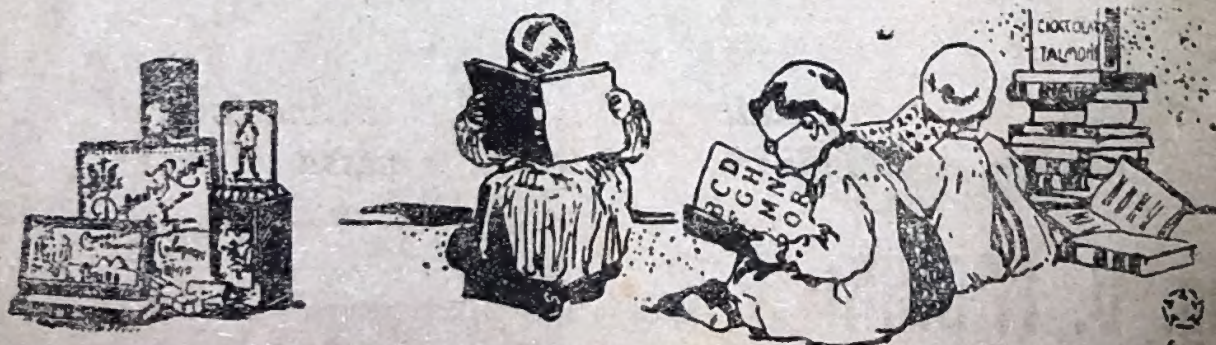
.. A. SUTTER - GENOVA ..

RUSCONI FRASCHINI & C.

MILANO - Via V. Colonna, 16

STABILIMENTO per la fabbricazione di
 Capsule per bottiglie, vasi, boccette. — Stagnole bian-
 che e colorate per cioccolata, confetti, salumi, ecc. —
 Capsule dure ed a vite. — Capsule per flaconi e colla
 liquida. — Stillagocce. — Tubetti di stagno. — Capsula-
 trici. — lastre di piombo e di stagno. — Placchette latta
 per botti da vino, olio. — Pirottini di stagno, ecc.

*10 Diplomi d'onore - 12 Medaglie d'oro
 e 10 d'argento alle principali Esposizioni*



CIOCCOLATO MICHELE TALMONE

ITALIA FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO

CHASSIS AVALVE PER GRAN TURISMO

Mod. I - alesaggio 90 m/m corsa 150 m/m

„ II - „ 105 „ „ 150 „

„ III - „ 130 „ „ 160 „

impianto elettrico per illuminazione

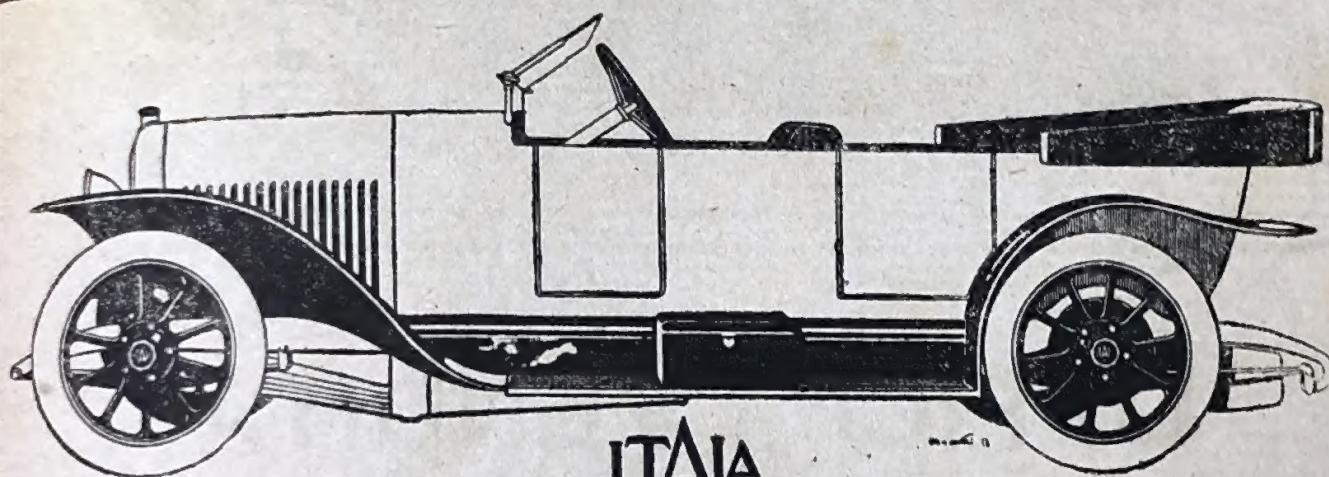
CHASSIS INDUSTRIALI

Tipo 17 - portata kg. 800 (speciale per strade da montagna)

„ 20 - „ „ 1500

„ 15 - „ „ 3000

„ 10 - „ „ 5000

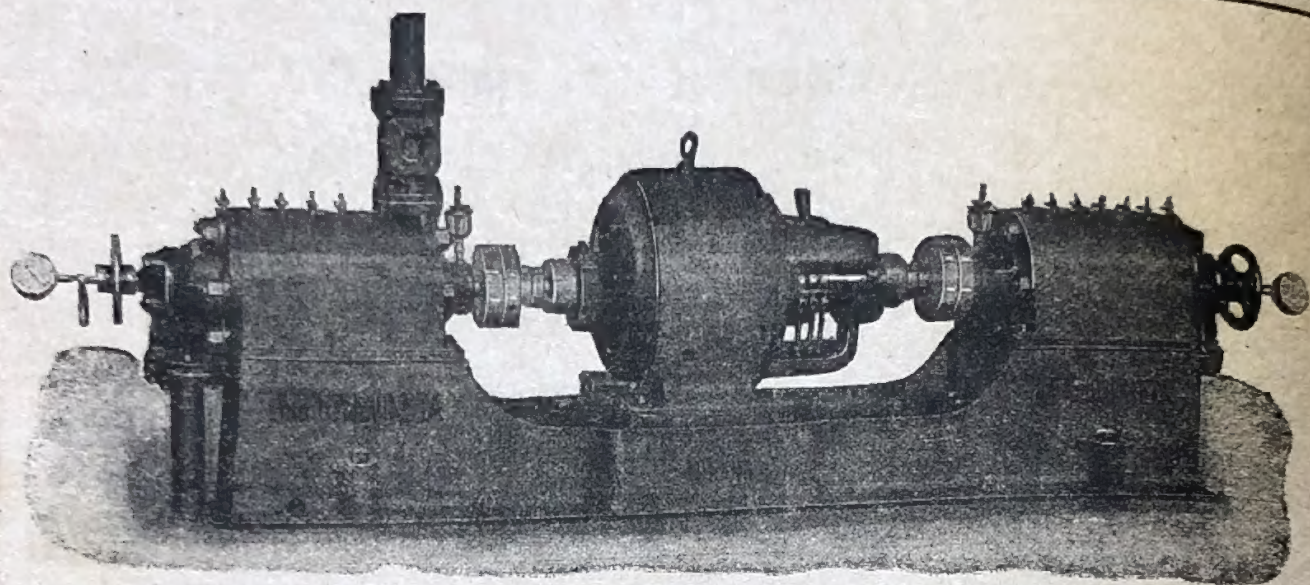


NUOVO MODELLO 39

*Motore a 4 cilindri, alesaggio 80 m/m, corsa 130 m/m.
Chassis normale e allungato, con due inclinazioni di sterzo, con illuminazione elettrica e messa in moto.
Sospensione ottima e specialmente studiata.*

POMPE GABBIONETA

STABILIMENTO AUSILIARIO



Gruppo idroelettrico eseguito per il Comune di Notaresco (Teramo), per sollevare **diciottomila** litri-ora a **duecentosessanta** metri di altezza, traverso una tubazione lunga tre km. e mezzo, assorbendo soli 22 Kilowatt

UFFICI DI VENDITA
CON
DEPOSITO-ESPOSIZIONE
MILANO

Via Principe
Umberto, 10

TELEFONI: 74-65
20-842

GOMME PIENE

della FABBRICA ITALIANA



WALTER MARTINY

INDUSTRIA GOMMA

SOCIETÀ ANONIMA CAPITALE L. 4.000.000
Interamente versato

TORINO

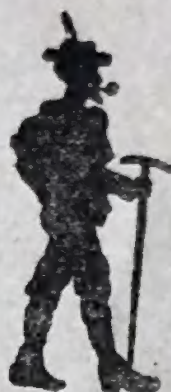
Via Verolengo N. 379

Fornitori del R. Esercito

Equipaggiamenti - Confezioni
Impermeabili per Militari

L. SUARDI

Casa speciale Sport - Loden



Impermeabili in grigio-verde e cappuccio L. 75 - Mantelline gommate e cappuccio da L. 32,50 a L. 39,50 - Ginocchiere - Coprispalle - Calze gommate.

"La Vittoria", fascia a maglia L. 10,50, franco di porto L. 11 - Maglieria - Scarpe - Sacchi per montagna - Stivali gommati - Articoli alluminio - Letti da campo - Ramponi - Piccozze - Ski e articoli inerenti

- Sacchi a letto - Cappotti foderati in pelliccia.

Emporio Via Dante, 7 - MILANO

VOLETE LA SALUTE ?



BEVETE
IL

FERRO-CHINA-BISLERI

TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE

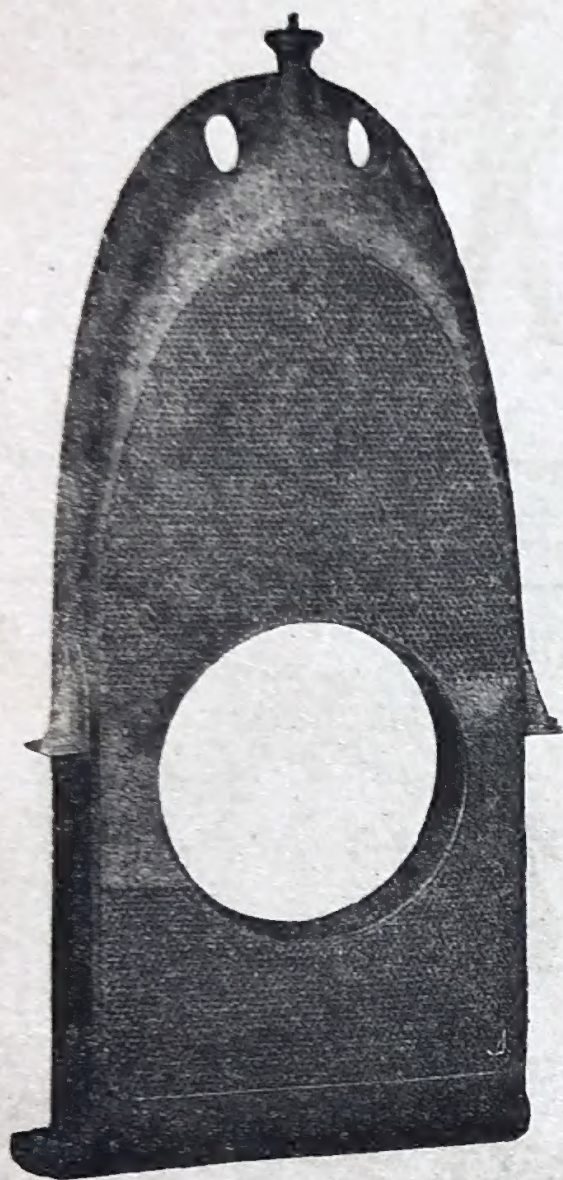
NOCERA-UMBRA

(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA

TRAFILERIE E FONDERIE DI VALCERUSA

ANONIMA - SEDE, DIREZIONE, OFFICINE: VOLTRI

TUBI OTTONE, RAME E ACCIAIO TRAFILATI A FREDDO :: TUBI FERRO RICOPERTI DI OTTONE, TONDI E QUADRI :: TUBI FERRO AVVICINATI :: GETTI IN BRONZO E IN OTTONE :: IMPIANTI COMPLETI DI TUBAZIONI DI BORDO PER PIROSCAFI.



SPECIALITÀ:

TUBI OTTONE E RAME **EXTRASOTTILI**, SPESSORE DA $\frac{1}{10}$ DI MM. E PIÙ

TUBI ACCIAIO **EXTRASOTTILI** PER AEROPLANI, DIRIGIBILI, BICICLETTE

TUBI OTTONE E RAME **CAPILLARI** FORO DIAMETRO DA 1 MM. E PIÙ

Radiatori a nido d'ape per aeroplani, dirigibili e automobili

(a tubi tondi trafilati senza saldatura, campanati).

MASSIMO POTERE RADIANTE
GRANDE LEGGEREZZA
PERFETTA TENUTA D'ACQUA

GIÀ ADOTTATI PER GLI AEROPLANI

S.V.A. - F.B.A. - P.I.E.

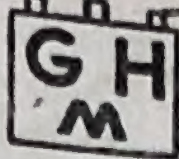
PREVENTIVI E CAMPIONI A RICHIESTA

AGENTI GENERALI DI VENDITA:

F.^{LLI} PROVENZALE & C.

GENOVA - Via Maragliano, 2

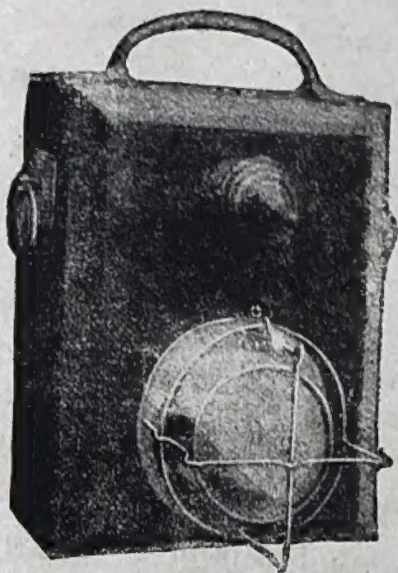
TORINO - Piazza Cavour, 2



ACCUMULATORI ELETTRICI HENSEMBERGER

PER TUTTE LE APPLICAZIONI

LAMPADE PORTATILI
ACCUMULATORE DI 4 VOLTS E LAMPADE DA 4 CANDELE



CON GABBIA DI PROTEZIONE SOPRA LA LENTE

**Batterie speciali per accoppiamento con dinamo e per
l'avviamento elettrico dei motori**

Batterie per propulsione sommergibili (Fornitori R. Marina)

Batterie per radiotelegrafia (Fornitori Compagnia Marconi)

LISTINI - ISTRUZIONI - PREVENTIVI - PROGETTI - SOPRALUOGHI gratis a richiesta.

Soc. An. GIOV. HENSEMBERGER & MONZA - Milano

Concessionari per l'Illuminazione Elettrica dei Treni dell'intera rete delle
Ferrovie dello Stato.

25.000 Batterie in servizio.

SOMMARIO: 1918 - La ricostruzione delle abitazioni rurali. Un contributo del Touring al gran problema. Il concorso Ercole Marelli, L. V. Bertarelli - Un primo appello, I. v. b. - Il « Grande Atlante Internazionale » del T. C. I., L. V. Bertarelli. - In gloria delle giovinette eroiche, Ettore Moschino. - La carta del Touring salva 800 soldati, La D. G. del T. C. I. - Il Natale fra gli Eroi, Mario Tedeschi. - Sui fiumi veneti, Paolo Revelli. - Officine ed artefici, L. Antonelli. - « Le Vie d'Italia ». I numeri di gennaio e febbraio, L. V. Bertarelli. - La pace di Chiavenna, Giacinto Caligari. - Note tecnico-commerciali. - Informazioni. - Elenco soci fondatori, benemeriti, vitalizi, quinquennali, annuali.

Direzione: Comm. Innocenzo Vigliardi-Paravia, Consigliere Delegato alla Rivista - Giuseppe Imbastaro, Redattore Capo. Non si restituiscono i manoscritti e le fotografie.




Olio d'Oliva Puro

Car. G. Montana

ALBENGA
(Riviera)

FORNITORE DEI
SOCI DEL T. C. I.

Prezzi senza impegno.

In merito all'**olio** domandare il listino dei prezzi e condizioni di vendita anche con semplice biglietto da visita.

SAPONE

Esortiamo vivamente i nostri signori Clienti a volersi provvedere *subito* del nostro ottimo sapone. A somiglianza dell'olio è un genere di prima necessità e che *continua ad aumentare di prezzo*. Si spedisce in casse da 50 kg. netti, peso d'origine, e ai seguenti prezzi:

Cassa di kg. 50 netti - qualità inglese - Marca Liverpool	L. 200.00
» » » » - qualità nazionale	» 190.00

Porto ferroviario a carico del committente - Pagamento anticipato



ra il brodo delle migliori minestre fatto in casa lessando la carne ed il Brodo Maggi in dadi Croce-Stella non v'è alcuna differenza di valore Il sapore del Brodo Maggi è sempre eccellente La comodità insuperabile Grande l'economia!



LA RICOSTRUZIONE DOPO GUERRA DELLE ABITAZIONI RURALI • UN CONTRI- BUTO DEL TOURING AL GRAN PROBLE- MA • IL CONCORSO ERCOLE MARELLI

Il problema.

La Francia ha da tempo votato una legge che sostanzialmente vuol dire corrispondere larghissime indennità a coloro cui la guerra distrusse l'abitazione, a condizione che questa venga ricostruita.

È già nata qui la stessa tendenza che ivi condusse alla legge e faremo anche noi qualche cosa nello stesso senso anche se forse in misura diversa.

Ma, comunque, un numero colossale di ricostruzioni dovrà essere fatto. Già le distruzioni su tutta la fronte orientale, sull'Altipiano di Asiago, in molti luoghi delle vallate dall'Ortler alla Lagarina, sono grandissime. Ora il margine inferiore dell'Altipiano di Asiago è tormentato dai bombardamenti. Chissà cos'è avvenuto insieme all'annullamento dei nostri depositi bellici nel Friuli e anche sulle due rive del Tagliamento ed ora, peggio, del Piave. Chissà a prezzo di quali annientamenti di altre costruzioni potremo riconquistare la pianura perduta e quali danni vi avranno, a guerra finita, prodotti i bombardamenti aerei.

Ci troveremo quindi di fronte a dover rimettere in piedi un numero purtroppo enorme di abitazioni.

Di queste, una parte — e più propriamente quelle della città e dei grandi centri — sono abitazioni cui penseranno ingegneri ed architetti, secondo i gusti ed i bisogni dei loro proprietari.

Ma un numero grandissimo sarà di mo-

deste case di piccoli proprietari, di operai e soprattutto di agricoltori: case per le quali l'unico punto che si cercherà di risolvere ad esclusione d'ogni altro perchè il più preminente, sarà la questione economica. «Costruire a buon mercato» questa sarà la luce press'a poco unica che illuminerà il problema.

Luce pessima, perchè se c'è cosa che dev'essere fatta con concetto lungimirante è l'abitazione. E tanto più parlando più precisamente dell'abitazione di campagna, perchè questa comprende spesso anche la piccola azienda del lavoratore, sia esso proprietario o mezzadro o affittuario: la stalla, l'aia, il granaio, il fienile, il luogo da far l'olio, quello per vinificare e la cantina, il luogo di allevamento dei bachi, il pollaio, il porcile, la piccola officina di fabbro, di maniscalco, di falegname, la fabbrichetta di serramenti di legno, o di casse, o di cesti, o di carri, o la bottega dei mille generi che si vendono in un piccolo centro.

Un po' più in su nell'ordine delle costruzioni, vi sono abitazioni rurali unite a caseifici anche importanti, ad allevamenti di animali di diverso genere, che hanno bisogno di ricoveri spesso molto semplici ma di grande estensione, cioè di costruzione per così dire elementare come potrebbe essere una stalla per sei mucche, ma moltiplicate invece in modo da servire per un centinaio o anche più. Vi sono impianti industriali minuscoli da rifare o da fare.

Tutto ciò importerà spese di molte decine, forse di qualche centinaio di milioni. Spen-

dere bene questi milioni o spenderli male vuol dire risparmiare o gettare altri milioni. Ma vuol dire un'altra cosa, che va oltre la spesa; ed è precisamente perciò che accennai che la sola considerazione della minor spesa è una luce pessima quando si tratta di abitazioni: vuol dire creare ora, di fretta, senza riflessione sufficiente, senza studi, senza confronti, senza migliorie, anzi molto probabilmente con peggioramenti, uno stato di cose che, se male impostato, prolungherà i suoi malefici effetti, per quanto durerà lo stabile cioè per epoca lunghissima. Centinaia di migliaia di umili, incapaci di trovare da sé un rimedio alla situazione ne soffrirebbero indefinitivamente. Non si tratta di produrre cose che potranno essere sostituite domani e che quindi se mal fatte potranno essere domani migliorate: si tratta invece di produrre cose essenzialmente durevoli — come le abitazioni — e pertanto buone o cattive per lunghissimo tempo.

Una prima considerazione risalta subito minacciosa: costruzioni fatte senza rispetto delle regole d'igiene costituiranno focolari perpetui di malsania.

Mancanza di sapienza nello stabilire le dimensioni, la distribuzione dei locali, i modi di far fuoco e di riscaldare, le fondazioni ed i tetti, la grandezza delle aperture secondo il clima locale, gli scolli, ecc. tutto ciò vuol dire fare delle case dove si starà male in eterno.

Una disamina, anche molto affrettata, degli inconvenienti estetici, economici, igienici, morali connessi alla costruzione mal fatta, mette facilmente in luce l'interesse che c'è a costruir bene.

Occorre quindi dare delle direttive generali a questa edilizia avvenire e ciò può essere fatto studiando tipi di costruzioni adatti ai luoghi ed agli scopi.

Adatti ai luoghi vuol dire: per il clima, per i materiali locali, per le abitudini, ecc.

Adatti agli scopi vuol dire: case o altre costruzioni create in forma, dimensioni, distribuzione, aspetto, orientamento, ecc. tali che diano il meglio possibile per ogni faccia del problema da risolvere.

E, con varietà più grande di luoghi e di scopi, lo stesso problema che si presentò per le case operaie e per le case di impiegati. Per esse concorsi e studi ed esposizioni numerose, arrivarono a poco a poco per tasteggiamenti a certi postulati quasi fissi, che ora sono base accettata di ogni nuovo impianto. Guai se ad un tratto si fosse, senza studi preliminari, proceduto all'enorme quantità di costruzioni, che si fecero poi in seguito, senza prima aver ben selezionato il buono dal cattivo! Si sarebbero immobilizzati milioni e milioni in maniera non rispondente al bisogno.

Lo stesso accadrà ora se non si penserà a studiare prima.

È — in diversissimo modo — un problema paragonabile a quello che si impose anche a Messina: trovare dei tipi che rispon-

dessero alla sicurezza, ad una certa estetica ed al miglior uso. Quanto tempo si perdettero, perchè non vi si era preparati! Tutti ricordano le interminabili discussioni per le costruzioni baraccate o per le costruzioni monolitiche. Ad Avezzano invece non si perdettero più questo tempo che costò tante sofferenze nel terremoto del 1908: si poté invece immediatamente procedere secondo le cognizioni già prima acquistate.

Ciò che sta facendo il Governo Francese.

In Francia la cosa fu già sentita.

Il Governo ed il « Comitato Interministeriale per aiutare la ricostituzione delle regioni invase » (formato dal Ministero dell'Interno, da quello dell'Agricoltura e dal Sottosegretariato delle Belle Arti), hanno riconosciuto che è indispensabile di assicurare la ricostruzione dei villaggi *« in modo logico, igienico ed estetico, tenendo conto di tutti i progressi moderni ma anche osservando le regole che sono imposte agli abitanti di ogni regione, dal clima, dai materiali, dalla natura dei loro lavori e dagli usi locali »*.

Il « Servizio dei miglioramenti agricoli », che già prima della guerra era stato incaricato di determinare tutte le condizioni alle quali devono rispondere le abitazioni e le costruzioni agricole, pubblicò una serie di studi tipici, molto completa, stabilita su dati accuratamente raccolti e che costituiscono una documentazione del massimo interesse. Interesse, s'intende, per quelle regioni e da cui noi non potremmo ricavare che indicazioni generiche.

D'altra parte la « Società degli architetti governativi » si preoccupò già dal principio delle ostilità, della ricostruzione dei villaggi distrutti dalla guerra, poi organizzò, nel gennaio 1917, una interessante esposizione d'arte regionale delle provincie invase, il cui scopo era di dimostrare come l'architettura locale si caratterizzi in ogni regione con segni distintivi nettamente percettibili.

A questa manifestazione, di indole particolarmente artistica, si associò il Sottosegretariato del Ministero delle belle arti.

Ma ciò che ha un carattere senza pari più importante dal punto di vista pratico, è il fatto che il Comitato Interministeriale aprì ora un concorso di tipi di abitazioni rurali, con un programma accuratamente elaborato da una Commissione, comprendente le competenze più diverse, in modo di assicurarvi, per quanto possibile, la rappresentanza di tutte le tendenze e di tutte le necessità igieniche ed agricole.

Questo programma è molto complesso: abbraccia non meno di 20 tipi differenti ed i Concorsi sono dotati di premi, ammontanti insieme a 30.000 franchi. Nel programma generale è interessante di rilevare questo passaggio: *« Bisogna riconoscere che se tutte le case dei contadini, nate dal suolo sul quale esse furono alzate senza il concorso di nes-*

sun architetto, avevano come un sapore particolare dal loro terreno ed un carattere artistico proprio, esse erano in generale concepite all'insuori di ogni precetto d'igiene anche il più c'ementare. E da temere che, al momento della ricostruzione, esse possano essere, in obbedienza al desiderio di far presto, ricostruite senza la minima preoccupazione di tutti i progressi e di tutti i miglioramenti riconosciuti ora così necessari. Infine bisogna pensare ad evitare l'abuso delle costruzioni leggere, così dette economiche, generalmente brutte e costose, di una durata limitatissima e di aspetto particolarmente banale. Bisogna anche, data la carezza di certi materiali, suggerire opportuni succedanei.

Prima di lanciare l'attuale concorso ne fu fatto uno preliminare, avente per tema: « Un albergo di villaggio, in un comune di 1.000 a 1.500 abitanti ». Si ebbero 1.500 progetti di cui 267 ritenuti degni di seria considerazione.

Nel grande Concorso ora aperto ogni concorrente ammesso riceve un fascicoletto in cui trova, per ogni regione, note contenenti insegnamenti precisi sul clima, la natura del suolo, la loro influenza sulle costruzioni, l'aspetto e la disposizione speciale delle costruzioni, la natura dei materiali che si può procurarsi facilmente ed il loro impiego, i costumi e le abitudini degli abitanti e la loro influenza sulla disposizione delle abitazioni.

Per ciascuno dei temi preveduti sono fornite indicazioni per ciò che concerne i principii d'igiene e di disposizione che debbono essere applicati, la forma generale delle costruzioni e dei locali da prevedersi e la nota dei prezzi da applicare.

L'attenzione dei concorrenti è richiamata su questo punto: che i progetti da presentare devono essere stabiliti in vista della loro esecuzione e per fornire ai sinistrati indicazioni rigorosamente esatte. La precisione del progetto e della calcolazione dei prezzi sarà dunque uno degli elementi principali del giudizio da formarsi.

Le 30.000 lire sono state date dal Parlamento. I premi, di importanza varia, non possono sorpassare i 400 franchi. Il premio attribuito ad un progetto, qualunque ne sia il montante, rende lo Stato proprietario di questo progetto, che sarà riprodotto in un grande numero di esemplari, largamente sparsi in ogni Comune da ricostruire e messi gratuitamente a disposizione dei sinistrati, che saranno intieramente liberi di indirizzarsi a chiunque per la loro costruzione. Tuttavia il nome e l'indirizzo di ogni autore resterà attaccato all'opera sua.

Questi nomi saranno iscritti in modo molto apparente sulle riproduzioni rimesse gratuitamente ai sinistrati e segnalati anche in altri modi.

Questo è quanto si sta facendo in Francia. Il successo tecnico e pratico sarà senza dubbio grandissimo: il successo morale è già fin d'ora evidentemente raggiunto, poichè di-

mostra l'interesse nazionale per una minoranza colpita.

Ciò che il Touring vuol fare in Italia.

Al Touring è sembrato che sarebbe bello e utile fare qualche cosa di simile anche in Italia: riprodurre anche qui la bellissima idea centrale, con le modifiche eventuali che uno studio ulteriore potesse suggerire per ricavarne il massimo frutto.

La Direzione del Touring ha fatto da questa base di partenza uno studio preliminare di cui qui si fa relazione. Essa si è preoccupata di vedere se, per avventura, le fosse possibile di trovare immediatamente la soluzione italiana.

Essa pensò che il Touring potrebbe mettersi alla testa dell'attuazione, raccogliendo presso di sé un insieme di competenze, per fissare un programma ben adatto ai nostri bisogni. È un programma complesso, ma che nelle sue linee generali e più semplici si può riassumere così: *determinare quali sono le categorie di abitazioni o locali di lavoro (sempre nel campo delle costruzioni popolari modeste e modestissime) per le quali si vogliono proporre tipi e per ciascuna categoria le diverse capacità.* Per esempio, nelle case rurali isolate quelle che possono servire a una, due o tre famiglie, ecc.; nelle stalle o altri stabili agricoli le dimensioni opportune per aziende più o meno grandi, ecc.

Ogni tipo e capacità proposta costituirebbe un singolo concorsino e dovrebbe raccogliere le più razionali qualità, ma nel limite della più stretta necessità, circa l'igiene, l'ampiezza, la distribuzione, ecc. coordinate ai materiali disponibili secondo le località; alle fondazioni appropriate a terreni molli, o sodi; alle coperture in relazione alle nevi e alle piogge; alle dimensioni e forma delle finestre, secondo i venti, la temperatura, ecc. Anche la caratteristica estetica regionale, che del resto ha sempre radice nelle possibilità costruttive locali, dovrebbe essere rispettata e messa in luce.

Ma soprattutto dovrebbe essere tenuta presentissima e fondamentale la « misura » nei propositi miglioramenti, poichè tipi che non fossero di assoluta economia costruttiva riuscirebbero soltanto affermazioni futuristiche, che condannerebbero nel fatto ad una assoluta sterilità pratica il Concorso. Mai l'ottimo sarebbe stato nemico così efficace del bene.

Quando si fossero ottenuti da un Concorso tipi perfetti secondo questi precisi concetti e sufficientemente numerosi, sarebbero poi facile a ciascun sinistrato di arrecare ad ogni progetto le piccole modificazioni di dettaglio suggerite dai bisogni particolari.

La forma che prenderebbero i progetti del Concorso dovrebbe essere precisamente quella di un preventivo, espresso con la massima semplicità, quale lo presenterebbe un ingegnere o un capomastro, che dovesse incaricarsi della costruzione. Vi sarebbero quindi i soliti disegni in pianta, sezione e alzato, i

soliti sviluppi costruttivi, il solito fascicolo di calcolo delle misure, coll'applicazione ad esse dei prezzi e i relativi conteggi, da cui risulta il costo totale della fabbrica.

Le eventuali differenze dai prezzi unitari calcolati, differenze dipendenti dalle circostanze di tempo o di luogo, che certo si verificheranno, potranno, come è ben noto ad ogni pratico, venire con tutta facilità portate a modificare i conteggi sulle stesse basi di misura. Così potrà venire adattato in modo semplicissimo ogni progetto alla precisa situazione e al momento di esecuzione. Si potrà in molti casi avvicinarsi abbastanza anche ai costi locali coll'applicazione di percentuali.

I progetti dovrebbero essere, con senso pratico accuratamente studiato, specializzati per ciascuna zona in ogni regione. Ad esempio, nei luoghi ricchi di argilla esistono sempre fornaci di mattoni e sarebbe sbagliato proporre l'uso della pietra: in altri all'opposto, è la pietra che deve avere la preferenza. Ma anche la pietra ha diversi modi e possibilità di impiego a seconda della qualità: in certi siti è il granito: in altri sono lave o basalti: in altri calcari: in altri ciottoli di fiume e così via.

Per ciascuno di questi materiali le costruzioni variano per lo spessore dei muri, il modo con cui si fanno i vani delle finestre e dei camini, ecc. In alcuni luoghi è conveniente la calce bianca, in altri la calce idraulica: potranno, per qualche caso particolare essere indicati materiali opportuni, sebbene poco noti: per esempio l'arenolite e simili. L'introduzione della gettata in cemento e quella del cemento armato; quella di coperture poco conosciute ma pur convenienti in certi casi e non in altri, i fumaioli a perno girevoli potranno essere insegnamenti di grande utilità. E perchè certe parti, per esempio i serramenti per determinati tipi di abitazioni, non si potrebbero suggerire *standard*, cioè di tipo, misura e sagoma costanti, in modo che potessero venir eseguiti anche da fabbriche importanti in serie, con mezzi meccanici a prezzi molto convenienti?

Non è neppure escluso che in seguito i progetti approvati possano servire di base a studi per imposizioni di legge per un minimo di rispetto delle regole igieniche nelle piccole costruzioni rurali nel caso di costruzioni nuove.

Queste non sono che idee abbozzate, le quali dovrebbero essere approfondite da competenti. Ma la Direzione del T. crede di non sbagliarsi nel ritenere che si potrebbero raccogliere direttive chiare e preziose di estetica, di costo, di comodità e d'igiene, tali da influenzare in modo assai benefico la futura ricostruzione, sotto gli aspetti più importanti.

Le due fasi dell'azione.

Quando queste direttive fossero tradotte nella loro forma definitiva — cioè in una serie numerosa di progetti completi da riprodurre con disegni e preventivi, da distri-

buire a tutti gli interessati con grande larghezza e gratuitamente — il Concorso sarebbe terminato, come tale, e principierebbe la seconda fase dell'opera di propaganda: la diffusione dei suoi risultati, l'azione perchè questi diano il maggior rendimento utile.

Ma di questa seconda fase, che certo impegnerà lavoro e somme ingenti, è prematuro occuparsi ora. È troppo chiaro che, il momento venuto, l'alto interesse sociale di far fruttare la semina preziosa raccoglierà facilmente tutte le attività necessarie.

La Direzione del T. quindi esaminò per ora con qualche dettaglio soltanto la prima fase, quella del Concorso propriamente detto, e ne formulò le previsioni presso a poco nei termini seguenti.

Lo svolgimento del Concorso dovrebbe avere carattere proporzionato all'importanza e nobiltà dello scopo e andrebbe studiato assai nelle sue modalità, poichè dalla buona impostazione dipende il successo. Gli studi preliminari dovrebbero venir fatti colla collaborazione di persone, associazioni, enti; che vi possono avere un interesse o una competenza: ingegneri, architetti, amministrazioni provinciali, specie dei luoghi danneggiati, comitati tecnico-economici di profughi, enti di beneficenza e di previdenza, il Governo, di cui parecchi Ministeri coi loro organi tecnici sono direttamente in rapporto col problema da risolvere. Questo insieme fornirebbe delle rappresentanze, costituenti forse un *Comitato di patronato*, la cui composizione conferirebbe grande autorità agli studi preliminari. Dal Comitato uscirebbe un piccolo *Comitato d'azione* più direttamente tecnico. La formazione del Comitato dovrebbe essere rapida; rapida la sua azione preparatoria, sebbene molto ponderata, tale da poter al più presto formulare il programma del Concorso e metterlo in pubblico.

Il lavoro dei concorrenti non dovrebbe durare molto a lungo: non si tratta di grandi progetti, bensì di piccolissimi e semplici: solo vi occorre intenso amore, molta scienza, grande esperienza, diligenza minuta. Finalmente si avrebbe l'esame degli elaborati di cui sarebbe opportuna una pubblica esposizione limitata ai progetti ritenuti degni di farne parte, anche se non premiati, esposizione che converrebbe, a scopo di propaganda e di spinta morale, far circolare in parecchie città, possibilmente anche nel Mezzogiorno. Si troveranno con tutta facilità enti locali per organizzare queste mostre o a semplice scopo di propaganda o facendo pagare una piccola tangente a beneficio di qualche istituzione, come la Croce Rossa o altre consimili.

Questo a grandi linee il quadro della procedura.

Il piano finanziario.

Fissati così i capisaldi di massima, la Direzione del T. deliberò un piano finanziario. Le più belle idee rimangono tali, o si tra-

ducono tutt'al più in voti di assemblee o in comunicati ai giornali, se non sono sorrette dal « nerbo della guerra ».

Il finanziamento delle due fasi: quella del Concorso propriamente detto e quella della diffusione dei suoi risultati e della propaganda per la loro attuazione, dopo che ne fu fatto uno studio sommario fu concretato nella necessità di due cifre globali cospicue: cinquantamila lire per ciascuna fase.

E subito apparve come la seconda avrebbe assai più facilmente trovati i suoi fondi. Altro è andar in avanguardia alla ricerca di un vero ancor sconosciuto, altro diffonderne la conoscenza perchè tutti profittino dei suoi chiari vantaggi. Chi scrive qui presentò anzi, per questo secondo periodo di attività, una previsione che apparve soddisfacente.

Più difficile assai era provvedere alla prima fase. Ma su questo punto lo scrivente aveva un'idea. Pregò quindi la Direzione di soprassedere ad ogni studio ulteriore, riservandosi di riferire in breve.

Il nobile atto di un Uomo di larghe vedute.

Così il dieci di gennaio scrissi una lettera a un amico delle belle e delle grandi cose, a Ercole Marelli.

La lettera era in sostanza, una parafrasi di quanto ho sopra esposto: presentava la grande idea; diceva del bisogno di 50 mila lire; arditamente domandava se, per avventura, il Marelli stesso volesse appropriarsi in pieno la magnifica quanto pesante iniziativa.

Il giorno dopo ricevetti un telegramma di tre parole: « Accetto: Ercole Marelli ».

Italiani! in alto i cuori fin che abbiamo uomini così pronti e così forti! Anzi diciamo meglio, a gloria dell'Italia nuova: ora che abbiamo di tali uomini. Essi sono stati educati così dal lavoro, la scuola più sicura, la quale foggia ai caratteri generosi una risolutezza che ne moltiplica la forza.

La guerra rivela molte di queste tempre robuste, prima ignorate. Le circostanze terribili che attraversiamo, destano ad ogni momento impeti di sentimento ed è ogni giorno una fioritura meravigliosa di atti degni di storia.

Ma il caso di Ercole Marelli è così tipico, che merita bene di essere posto in luce: non è da ora soltanto che le sue qualità si sono affermate.

Quest'uomo ha conservato delle modeste origini la semplicità, la bontà, la democratica bonarietà, per la quale non lo si distinguerebbe nella folla a nessun segno che tradisca una qualsiasi pretesa alla superiorità.

Ma la superiorità si rivela nelle sue opere, da lunghi anni improntate a una grandiosità significativa, sia che si tratti dei mezzi posti in giuoco per la sua industria, sia che, fuori di questa, esso si occupi del pubblico bene.

Già nel 1911, dopo il primo ventennio di lavoro in cui aveva pazientemente ed energicamente, con larghi risultati, perseguito una industria ignota in Italia (quella degli agitatori elettrici d'aria, dei ventilatori, poi dei piccoli motori e delle pompe) esso scriveva in una sua relazione, riassumendo la storia di questa particolare industria, parole interessanti, che si possono rileggere ancor oggi con vantaggio, poichè hanno conservata la loro freschezza.

« Desideriamo che si sappia com'è fatta la nostra casa di lavoro, qual'è la nostra organizzazione tecnica e commerciale, su quali caposaldi è fondata la nostra riuscita. Le poche pagine di questa relazione sono più specialmente per i nostri connazionali, perchè possano conoscerci intimamente e persuadersi come sia possibile anche in Italia, creare industrie, farle progredire ed imporle nei paesi stranieri.

« In questo momento di ansiosa e fiduciosa attesa per la gloria delle nostre armi (*si trattava allora della guerra di Libia*) è bene si sappia con quali altre noi possiamo completare le conquiste civili. Quando ogni industriale italiano vedrà e vorrà nell'esportazione il compenso alle proprie fatiche ed al proprio orgoglio, solamente allora il nostro paese avrà una vera e grande fonte di ricchezza e il mezzo più valido per farsi ammirare e rispettare ».

E quella relazione che presentava i progressi giganteschi della speciale industria esercitata, aveva un valore di grande insegnamento, poichè esprimeva il compiacimento, giusto ed umano, che questi fossero il frutto di sole forze italiane, di personale tutto, esclusivamente e senza eccezione italiano.

Scriveva ancora il Marelli:

« Non abbiamo mai cercato aiuto alcuno agli stranieri, nè di spirito direttivo nè di ammaestramenti tecnici nè di mezzi pecuniari. La nostra è un'affermazione prettamente, intimamente italiana.

« La modernità degli impianti, la grandiosità e l'ordine degli stabilimenti meritano i più lusinghieri giudizi, doppiamente graditi perchè rappresentano il riconoscimento del progresso fatto dall'Italia e dagli italiani nell'industria elettrica ».

Già da allora, seguendo le ispirazioni che il contatto di ogni giorno colle necessità dei suoi importanti lavori e dell'esportazione organizzata in tutto il mondo gli suggerivano, il Marelli nella stessa relazione esponeva una serie di considerazioni per lo sviluppo dell'industria elettromeccanica in Italia, che dovrebbero ancor oggi essere seriamente meditate e prese per base d'azione da industriali e da governanti.

Dopo accenni al presente di allora e all'avvenire dell'industria elettromeccanica in Italia, notava quali fossero le condizioni favorevoli e gli ostacoli al suo svolgimento; desunse da dati statistici, che l'Italia già da allora andava guadagnando terreno; con-

statava però la mancanza di difesa dell'industria elettromeccanica e ne indicava i motivi, tra cui parecchi si riassumono nella deplorazione dello snobismo di private e di pubbliche amministrazioni nel dare la preferenza nei loro acquisti, senza ragione, alla produzione straniera. Constatava, il Marelli, la sistematica mancanza di cooperazione da parte dello Stato, a differenza di ciò che si fa all'estero; presentava l'esempio di ciò che in Francia si faceva per proteggere l'industria nazionale; enumerava gli oneri che premono la produzione nostra; formulava un'accusa, moderata nella forma ma sostanzialmente grave, sulla incompetenza degli organismi di Stato. Diceva che non manca, così come si usa dire, negli industriali italiani, la facoltà organizzatrice e l'iniziativa. Faceva proposte di indole assolutamente concrete, dimostrando che in quegli anni nulla era stato fatto dallo Stato in pro dell'esportazione; notava l'indispensabilità di nuove linee di navigazione per l'Oriente e concludeva con qualche accenno sul risveglio dei pubblici poteri, da cui sperava di poter prendere affidamento per l'avvenire.

* *

Tutto questo indica già un lato interessante della fisionomia del Marelli: l'assurgere dagli interessi personali a quelli collettivi della Nazione ed in quella forma essenzialmente pratica che il suo lavoro stesso gli suggeriva.

Ma un altro lato che chiarisce ancor più da vicino le tendenze che hanno condotto ai rapporti col Touring e al «Concorso Ercole Marelli», si era pure da lungo manifestato.

Le forme più moderne di relazione fra una ditta e la massa dei propri operai, furono applicate con criteri d'avanguardia.

Cito qui un discorso del Marelli ai propri operai, da lui condotti all'Esposizione di Torino del 1911 (erano allora 1500, ora sono 3000): «La mutualità, la previdenza, il risparmio sono tre forme che il cuore suggerì e l'intelligenza concretò a sollievo delle miserie umane e che la coscienza ormai addita come dovere individuale e sociale. Il risparmio è certamente la prima e più intuitiva forma di previdenza. Ed è anche quella che costituisce per noi il maggior dovere, non potendo pretendere che altri ci aiutino, se cominciamo a non saperci aiutare noi stessi. Però anche l'operaio il più parsimonioso, può essere colpito dalla sventura. Una malattia può cogliere anche un robusto lavoratore e tenerlo inutilizzato per giorni e mesi. In questo caso le forze sue economiche non bastano più: occorre il soccorso degli altri, ma non deve essere il soccorso della carità sibbene quello più nobile della mutualità, rappresentato dai risparmi messi in comune».

E queste parole si riferivano a un fatto molto concreto: all'istituzione di una cassa che oggi ha fondi assai cospicui.

Poi aggiungeva: «A commemorare il venticinno dell'esistenza della nostra Casa ho voluto aggiungere un'altra forma di previdenza: una previdenza direi quasi anche più dell'altra poichè è quella che dà modo di guardare sicuri l'avvenire, di non fremere al pensiero della vecchiaia...».

Ed anche questo corrispondeva alla creazione di un fondo per l'iscrizione alla Cassa Nazionale di Previdenza, nel quale furono investite fino ad oggi, con grande liberalità, somme assai notevoli.

Con questi precedenti si comprende come la collaborazione fra la Casa e il corpo di impiegati ed operai dovesse stringersi ancor più nell'attuale periodo di guerra. Questi precedenti, informati a spirito così moderno, ebbero uno sviluppo, che è bello indicare, come saggio del modo col quale una grande industria ha saputo degnamente interpretare i propri doveri morali.

Un vero Ufficio di propaganda fu istituito per la sottoscrizione ai Prestiti del 1915, del '16 e del gennaio '17, raccogliendo tra operai ed impiegati quasi 700.000 lire.

In questi tre anni l'indennità di caroviveri, istituita arditamente con scala mobile, proporzionale all'indice degli aumenti, assorbì da sola più di 1.200.000 lire.

Magnifica fu la versatilità dei mezzi coi quali si mantenne il contatto con impiegati ed operai alla fronte: diffusione di cartoline di propaganda originali, con disegni allegorici oppure con la riproduzione dei famigerati proclami, che hanno disonorato i tedeschi nel Belgio. Altre contenevano parole ammonitrici di Mazzini; il Grande dall'eloquenza sempre così profonda e toccante, che non so trattenermi di ripetere qui, tanto è commovente, almeno questa sua esortazione: «Vorrei che come i romiti della Trappa non s'incontrano senza dirsi l'un l'altro: *Fratello bisogna morire*, i giovani d'Italia non s'incontrassero per le vie, nei teatri, nei circoli, senza dirsi: *Fratello bisogna combattere*».

Caratteristica è la lettera diretta dalla Ditta alle famiglie dei richiamati: «Desiderando mantenere cordiale, diretta corrispondenza col nostro operaio..., ora militare, ci permettiamo di pregarvi di volerci gentilmente fornire il più recente suo indirizzo». E l'indirizzo serviva per inviare giornali, stampe, notizie interessanti, saluti cordiali redatti in forma calda e simpatica, cartoline già affrancate per il ritorno e francobolli per lettere.

Da una lettera, diretta nel dicembre 1917 dalla Ditta ai propri operai soldati, tolgo queste belle parole: «Non mai come ora abbiamo sentita tutta la grandezza dell'opera e del sacrificio del soldato; non mai come ora abbiamo sentito quanti sono i doveri che

la Nazione ha verso chi ne sta compiendo il più alto ed il più nobile! Al massimo sforzo, che sarà dalla vittoria coronato, concorreranno — fatevi sicuro assegnamento — le rinuncie ed i sacrifici del Paese ed abbiatevi, voi in particolare, i nostri auguri ed i nostri affettuosi saluti».

E questa lettera conteneva anche uno zuccherino, certo accolto con piacere, un vaglia di 10 o 20 lire, secondo la categoria o i meriti del destinatario.

Ancora alla fine del dicembre 1917 la Ditta fece riprodurre il progetto di legge Ciccotti in pro dei militari combattenti e gli diede larga diffusione alla fronte «sapendo — diceva il biglietto d'accompagnatoria — di quanto incoraggiamento riesce ai soldati il nutrire la sicurezza di non essere dimenticati».

E, per una recente disposizione, fu fatto dalla Ditta l'abbonamento al pacco di pane per i propri operai prigionieri.

Non altro credo di aggiungere qui. Senonchè a quest'opera minuta e continua, grandiosa nelle proporzioni e nelle sue risultanze complessive, Ercole Marelli di tratto in tratto aggiunse atti numerosi la cui nobiltà di pensiero fu agguagliata dalla larghezza dei contributi posti a loro disposizione e ai quali, se possibile, crebbe valore la semplicità con cui furono compiuti.

Dell'ultimo di questi ebbi notizia oggi stesso.

Oggi ho sentito d'un'altra iniziativa geniale: il Marelli si è assunto di fare in proprio un giornale da diffondersi in grande tiratura nel pubblico dei giovinetti. Sarà intitolato «Il ragazzo d'Italia», andrà — gra-

tuitamente — in famiglie innumerevoli e nelle scuole a spiegare alle giovani menti, pianamente, con evidenza e semplicità, il grande concetto, così poco sentito nel popolo nostro, che è adombrato dal sottotitolo: «Se non fossi italiano vorrei esserlo».

Bel programma, cui bisogna desiderare ogni successo, e che lo avrà poichè parte da una base solida: arrivare alla famiglia attraverso il fanciullo!

L'idea parve tanto buona che due amici del Marelli vollero anch'essi contribuire per dare ancora maggior sviluppo alla diffusione.

Consoci, ora potete meglio comprendere ed apprezzare il telegramma di tre parole, l'accettazione tranquilla, semplice, di una richiesta ingente.

Non il grande gesto improvviso, quasi irriflessivo, d'entusiasmo. No. Dinanzi a un programma preciso, profondamente umanitario, moderno, utile, simpatico, concepito già nelle convincenti forme di una organizzazione visibilmente fondata e completa, il telegramma di tre parole non è che un nuovo atto generoso e ragionato, che fa seguito a tanti altri gloriosamente e silenziosamente attuati.

Consoci, ora potete meglio comprendere, come la Direzione, come il Consiglio, come il Touring stesso quale grande Associazione italiana, nell'attuare i propri intendimenti possano sentirsi orgogliosi di essersi alleato Ercole Marelli.

Noi raggiungeremo insieme lo scopo propostoci. Quando la volontà è fatta di forza e di fede, vince.

L. V BERTARELLI.

UN PRIMO APPELLO.

Per non perdere tempo, mentre ancora nulla di preciso è formulato, rivolgo a nome della D. del T. un caldo invito a quanti possono del problema trattare fornire dati interessanti, di volerlo tosto fare. Tutte le idee saranno prese in considerazione per approfittarne, se ritenute buone. Possono giovare suggerimenti di indole generale sull'indirizzo del concorso perchè riesca più praticamente utilizzabile; brevi memorie sulle località più devastate, sui loro bisogni, sulla forma che in esso assumerà il problema della ricostruzione; nomi di persone che hanno competenza a fornire precisi dati di qualsiasi natura inerenti alla questione; nomi e indirizzi di enti e di persone materialmente e moralmente interessate. Dei paesi invasi si può indicare dove si traslocarono persone, amministrazioni, enti. Tutto ciò costituirà un primo spunto che verrà collegato, in quanto possa giovare, alla base del lavoro che si inizierà tosto al Touring.

Particolarmente utili possono riuscire brevissime indicazioni monografiche: a) sui confini di zone ove le costruzioni possono ritenersi di carattere locale costante ben determinato; b) sui motivi di tale giudizio, specialmente in relazione ai materiali locali, agli usi tradizionali del posto, al carattere estetico dei fabbricati.

Tutto quanto verrà comunicato, lo sia in lettera che non contenga altro che ciò che si riferisce al «Concorso Ercole Marelli», onde poter venire senz'altro unito agli incartamenti di questo senza bisogno di stralci e copie. E i cortesi corrispondenti vogliano non aspettarsi risposta.

Noi siamo sicuri di ricevere centinaia di lettere; non ci è materialmente possibile di rispondere, ringraziare, discutere perchè non abbiamo personale. E già uno sforzo grave quello di tener testa al lavoro che assolutamente esige di essere sbrigato. Nessuna mancanza di deferenza quindi nel nostro silenzio: bensì una necessità di guerra, alla quale tutti s'inchineranno, sapendo che essa in nulla diminuisce la riconoscenza del T.

Tutte le comunicazioni devono essere firmate e portare il preciso indirizzo attuale degli scriventi. Potrà essere talora necessario di approfondire una proposta, di richiedere uno schiarimento: impossibile farlo senza un chiaro indirizzo.

L. V. B.

Il "Grande Atlante Internazionale", del T. C. I.

Noi raccoglieremo in un libro di ricordi le parole autorevoli, che ci vanno giungendo per l'annuncio dato all'Italia che il Touring intraprende il *Grande Atlante Internazionale del T. C. I.*

Rileggeremo le parole incoraggianti nei momenti in cui la lunga opera potrà parerci greve di fatiche. Saranno un viatico che ci rammenterà come venne apprezzata la nostra coraggiosa iniziativa, quale senso di compiacimento essa destò in menti elette.

Noi la partecipammo all'Italia in quella forma che al Touring è abituale: gli intendimenti ed i mezzi. Forma che ha sempre salvato il Touring dal fare dell'accademia, come dall'avviarsi sulle strade senza uscita.

Non è senza la palese intenzione di avvicinare i due termini — lo scopo e i fondi necessari — dei quali tanto facilmente si dimentica il secondo dagli illusi, dagli incapaci, dai deboli, dai leggeri, che noi abbiamo fatto notare che il Consiglio del Touring è stato chiamato a considerare contemporaneamente la convenienza morale ed intellettuale e la possibilità tecnica dell'Atlante insieme al suo finanziamento.

Si votarono 700.000 lire per l'impianto. E lo stesso puro e giustificato entusiasmo fu provato per due motivi ben diversi: il piacere di compiere un atto di italianità è quello di poterlo fare con sicura tranquillità, poichè le 700.000 lire sono in cassa.

Ravvicinamento di un sentimento e di una sensazione che può a qualche animo supersensibile parer quasi brutale.

Ma noi crediamo che se si guardassero sempre in faccia così i programmi, studiando insieme alle idee i mezzi per attuarle, meno parole si avrebbero e meno illusioni, ma ai progetti nascituri si darebbe più fede e più amore.

Pertanto i consensi che il Touring raccoglie, sono dati con spirito di persuasione che ci onora. Se la cortesia vi ha una parte, la certezza di porgere una parola che non cadrà nel vuoto ne è la base.

Uno dei primissimi che seppero dell'Atlante fu il Ministro dell'Istruzione, on. Berenini, in una sua visita recente al Touring. Al finire della conferenza, che con esso si ebbe per vari interessi turistici, gli fu detto dell'Atlante pel quale, visibilmente sorpreso e contento, esternò la sua alta soddisfazione.

Il Presidente del Consiglio, on. Orlando, a sua volta si esprime così: « Ho appreso con vero compiacimento e con viva ammirazione quanto la Direzione ha deliberato e già predisposto. Al benemerito Touring do plauso per l'importante e proficua opera, che in-

dubbiamente sarà nuova ed interessante nel campo degli studi e delle pubblicazioni geografiche ».

Il Ministro delle Finanze, on. Meda, scrive una lettera di sentito encomio e, da sommo reggitore delle finanze, rileva con piacere « il cospicuo stanziamento stabilito per l'attuazione dell'iniziativa ».

Il Ministro per le Armi e Munizioni, senatore Dallolio, dice che « la deliberazione sarà da tutti appresa con viva soddisfazione, ed anch'io sono lieto di accordare il mio plauso più sincero ad un'opera che tende ad affrancarci sempre più da qualsiasi dipendenza da stabilimenti stranieri in materia di cartografia ».

Il Ministro del Tesoro, on. Nitti, dà il suo plauso e la sua adesione alla « opportuna iniziativa del T. C. I. » e aggiunge: « Trattasi di un'impresa ardua e lunga alla quale, non dubito, arriderà il maggior successo per l'alto fervore di italianità da cui è ispirata ».

Quello dei Trasporti, sen. Bianchi « aderisce pienamente e plaude al proposito del T. C. I. di pubblicare un grande atlante geografico di produzione e intendimenti nazionali ».

Così quello dei Lavori Pubblici, on. Dari, « grandiosa, opportuna ed utile ».

Il Ministro delle Poste e Telegrafi, on. Ferra, rileva che il T. dà « opera e denaro ad un grande atlante internazionale che possa sostituire in Italia le pubblicazioni congeneri di origine più specialmente tedesca » e più avanti continua: « Il Touring prosegue in tal modo nelle sue tradizioni patriottiche, e mentre il nostro Paese è tutto assorbito nello sforzo della sua liberazione politica, il Touring stesso attende ad un'analoga liberazione nel campo che gli è più proprio, in quello cioè degli studi geografici ».

Parole di incoraggiamento chiare e preziose che fissano l'opportunità della nostra iniziativa.

Altrettanto soddisfacenti per noi sono quelle del Ministro per l'Industria e il Commercio, on. Ciuffelli, che rileva come « per la serietà degli intenti e l'adeguatezza dei mezzi predisposti ad attuarli, la pubblicazione promette davvero di soddisfare una delle più profonde esigenze della coltura geografica nazionale ».

Così il Ministro della Marina, on. Del Bono, scrive che « la deliberazione del Touring ha un significato ed una portata che, specie nelle attuali contingenze, non possono sfuggire ad alcuno e costituisce veramente un nuovo cospicuo titolo di benemerita del forte Sodalizio verso il Paese e verso la coltura. Io me ne compiaccio di tutto cuore e affretto col desiderio il giorno in cui l'A-

tlante del Touring avrà bandita ogni congegno pubblicazione straniera».

E vogliamo riportare quasi integralmente una lettera di un eminente amico del Touring, che da tempo occupa nel Governo un posto altissimo, dopo di aver tenuto quello cospicuo di Intendente generale dell'Esercito, il sen. Alfieri, ora Ministro della Guerra: «La deliberazione non mancherà di riscuotere il plauso di quanti hanno profondo sentimento di amor patrio e seguono con legittima soddisfazione il sorgere e lo svolgersi di qualunque opportuna manifestazione, che valga ad emancipare il nostro Paese in ogni campo dello scibile e dell'industria dalla preminenza estera, che troppe volte si è valsa e si vale delle inesauribili nostre risorse a suo totale vantaggio. Con senso di intima e vera soddisfazione ho perciò appreso la nuova bella iniziativa di codesto Sodalizio tanto benemerito verso la Patria in pace ed in guerra. I nomi degli eletti collaboratori prescelti danno già affidamento sicuro dell'ottima riuscita dell'opera divisata».

Noi riserviamo ad altra volta la continuazione di questa raccolta interessante di affermazioni autorevoli di personaggi illustri che si accumula nella nostra corrispondenza, perchè ci preme approfittare dello spazio concessoci in questa Rivista per dare qualche spiegazione a non meno autorevoli richieste.

È opportuno chiarire un dubbio o un'esitazione che, esplicito o trasparente, ci è pervenuto da più parti e tra altro da qualche nostro antico amico, della cui capacità d'affari abbiamo la più alta stima.

Vogliamo dissipare con solidi argomenti quest'ombra che, un pò più un pò meno, potrebbe definirsi così: non si è il Consiglio del T. addossata una intrapresa fortemente rischiosa dal punto di vista finanziario? Il fatto che pochi editori del mondo, e nessuno italiano, hanno assunto l'impresa di un grande atlante, non significa forse che esso urta contro difficoltà tali, che hanno sempre dissuaso case editrici d'altra parte notoriamente forti e capaci?

La nostra risposta, che fu già con qualche chiarezza inclusa nella Relazione al Consiglio pubblicata nel dicembre scorso, ma che conviene qui più specificatamente riprendere, sarà molto precisa.

Noi crediamo che effettivamente l'impresa di un grande Atlante è editorialmente arrischiata e che giustamente fu ritenuta dagli editori fonte probabile di perdite e che per tale motivo se ne astennero. Anzi è da aggiungere che quei pochi i quali l'affrontarono, lo fecero moltissimi anni or sono, quando le esigenze del pubblico erano assai minori, quando non esistevano come oggi concorrenze formidabili organizzate in tutto il mondo civile come per lo Stieler, l'Andree, il Debes e per qualche altro atlante. Queste case, già assai solide allora, ebbero il tempo di maturare adagio adagio la loro creazione,

la quale avvenne, per così dire, come opera secondaria o almeno collaterale al loro lavoro ordinario già grandioso.

Oggi non è più così. Le esigenze del pubblico sono quel che sono; la concorrenza esiste, è potente e sarà spietata; non si può più andare adagio, ma occorre anzi andare il più presto che si possa, per lasciare infruttuoso pel minor tempo il capitale investito. Ce n'è abbastanza per sconsigliare qualunque editore prudente dall'entrare in lizza.

Ma il Touring non è affatto imprudente nell'intraprendere l'Atlante. Esso non è un industriale editore, ma un'Associazione che non può nè deve guadagnare. Se avesse, a conti fatti, qualche avanzo dalla gestione dell'Atlante, lo devolvrebbe per statuto ai propri scopi generali. Se invece gliene derivasse un *deficit*, classificherebbe serenamente la perdita, come contributo ad un'elevata propaganda turistica. Nessun Socio, certo, rimprovererebbe al Consiglio del Touring una eventuale diminuzione del patrimonio, di 2 o 300.000 lire (facciamo una dannata ipotesi), se il Touring avesse dotata l'Italia di una grande opera che ora manca.

Un confronto fra le due situazioni: quella del Touring e quella di un editore qualsiasi, può rassicurare i Soci più timorosi. E lo facciamo qui nella supposizione che l'ipotesico editore sia solidissimo e preparato ad agire con mezzi propri. Perchè se poi non lo fosse, e agisse con denaro a prestito, la situazione sarebbe per esso tanto più difficile.

1° — Il Touring non ha bisogno di guadagnare. Un'impresa privata non può non proporsi di guadagnare.

2° — Il Touring ha detto che per ora darà la prima edizione solo ai propri Soci. Ma i Soci sono (31 dicembre 1917) 175.720 e crescono continuamente. Quanti saranno fra otto o dieci anni? Si può ben dire, virtualmente, tutta l'Italia colta.

Il Touring è mensilmente in contatto con essi con tre organi: *La Rivista*, *Le Vie d'Italia*, *La Sorgente*. Quale editore può avere la possibilità di un consimile contatto, che si traduce in milioni di pagine di propaganda, poste annualmente sott'occhio ad amici, che sono anche gli eventuali compratori? L'editore per fare la *decima parte* di altrettanto, dovrebbe raddoppiare e più il prezzo dell'Atlante. Questa sola considerazione ha una portata ragguardevole.

3° — Il Touring cede direttamente ai Soci l'opera ricavando perciò in pieno il prezzo di copertina. L'editore deve passare per il tramite dei librai, cui accorda sconti elevati che, per questo genere di pubblicazioni, è abitualmente del 25%. È chiaro perciò che, a parità di opera offerta, il Touring darà al 25% meno di un editore, creandosi con ciò una base di diffusione senza pari più agevole. Immaginate voi un dubbio di scelta, fra due uguali pubblicazioni offerte l'una al 25% meno dell'altra?

4° — Il Touring non ha spese generali di indole commerciale. Esso eroga più di un milione all'anno in opere diverse, tra cui riviste, annuari, guide, carte: ma tutto ciò rientra nei suoi scopi di propaganda disinteressata.

Un editore si trova naturalmente in condizioni del tutto diverse. Si faccia un calcolo di percentuali applicate su un'opera del costo di un grande Atlante e si vedrà che esse si traducono in cifre sufficienti a squilibrare qualunque seria impresa.

5° — Il Touring ha stabilito 700.000 lire per l'impianto. Sono troppe o troppo poche? Noi speriamo che siano il giusto. Sicuramente non sono troppe, questo lo sappiamo già. E se il preventivo si modificherà non può essere che in aumento. E a quanto ammonteranno le spese totali, colla stampa e il deposito? Certo a oltre un milione. E se si volesse fare un Atlante ancora più grandioso di quello da noi preventivato, la somma da impegnare aumenterà in proporzione delle tavole. E una somma che un editore dovrà già da oggi predisporre, poichè prima che l'Atlante sia finito potrà utilizzarne soltanto qualche stralcio, irrilevante agli effetti commerciali. Il Touring invece ha prospettato un modo di utilizzazione dell'Atlante (vedasi la Relazione) fin dalla pubblicazione della prima tavola, che ad esso solo è possibile, a motivo della sua costituzione, com'è detto al capoverso seguente. Questo modo di realizzazione, lo abbiamo detto, sarà anche una eventuale formidabile arma di concorrenza. Sarà perfino sufficiente a garantirci da un *dumping*.

6° — Per il collocamento delle tavole man mano verranno create, cioè per il lungo periodo di 7-10 anni di formazione dell'Atlante, il Touring e un editore si trovano in condizioni uguali? No affatto. La Direzione ha esposto nella sua Relazione un modo di collocamento a piccoli gruppi delle tavole, che avrà senza dubbio successo sicuro e grandioso, perchè il Touring offre ai propri Soci stessi l'opera creata dalla forza della loro collettività. Essi non vanno a comperare dal libraio, ma prelevano in casa propria. Non bevono il vino del negoziante ma quello spremuto dalla vigna del loro fondo. Vi sarà in essi un orgoglio di comproprietari, e questo orgoglio troverà il suo pascolo di informazioni ogni mese, in tre differenti organi sociali, sommantisi a centinaia di migliaia di copie ogni mese, che esporranno il progresso della comune opera sociale. Saranno questi un memento di valore psicologico e commerciale inestimabile. L'editore non può fare altrettanto. Esso può bensì imitare questo modo d'inizio della vendita per tavole, ma in condizioni di disastrosa inferiorità: gli è impossibile la comunicazione continua, persuasiva, coi compratori probabili che esso non conosce ed a cui non può perciò dirigersi direttamente. Nè lo potrebbe con tanta frequenza senza mettersi in spese

così grandiose, che non è esagerato dire che raddoppierebbero e più il costo dell'Atlante.

Inoltre, come spedire a librai le tavole sciolte, senza una spesa enorme per lo sciupio, la contabilizzazione minuta, i conti sospesi, i ritorni?

Il Touring non spedisce le tavole sciolte che a quelli che gliele ordineranno, poichè i suoi rapporti sono diretti col consumatore richiedente: quindi niente sciupio, niente sospesi, niente contabilizzazione minuta. Per valutare questo punto al giusto suo valore si tenga presente che nell'ipotesi dell'Atlante del Touring si tratta di 160 tavole e di circa 8 anni.

7° — Il Touring non ha contabilità di sorta da tenere. Il Socio paga ed il Touring dà: tutto comincia e finisce con una cartolina-vaglia ed un piego alla posta.

L'editore ha il rapporto col libraio, complicato di contabilità, sconti, resa, funzionamento di depositi, copie di saggio, insolvenze. Ah, le insolvenze!

8° — Il Touring ha preso impegno del cambio delle tavole date durante la pubblicazione, con tavole nuove rilegate in volume, mediante il pagamento di una semplice limitata differenza. È un impegno che sarà accolto con fiducia da tutti: non un Socio vorrebbe elevare il minimo dubbio, perchè il suo ragionamento sarà semplice: il Touring, che ha precedenti ineccepibili, prende ora un impegno di natura essenzialmente economica: per fallirvi occorrerebbe o che non riuscisse a fare l'Atlante o che, fattolo, gli mancassero i mezzi per mantenere la promessa: ma il Touring ha oggi due milioni e mezzo di patrimonio, quindi....

Un editore non vorrebbe certo oggi, secondo ogni probabilità, assumere un impegno di questa natura, a così lunga scadenza. Se lo facesse, qualunque sia la sua forza e la sua serietà, un privato acquirente non potrebbe non considerare la diversa natura di un organismo commerciale da quello di un organismo come il Touring. Quindi la proferta non potrebbe non avere, a tanta distanza di tempo, che un valore assai minore.

Questo elenco di differenze fra la situazione del Touring e quella di un privato editore nell'intraprendere un grande Atlante Internazionale, potrebbe essere continuato. Potrebbe venir esteso specialmente a considerare il funzionamento degli interessi passivi del periodo preparatorio in un'impresa commerciale, in confronto di un Sodalizio come il Touring di cui, negli introiti annuali, superiori a un milione, gli interessi patrimoniali non sono all'incirca che la quattordicesima parte.

Ma ci sembra di aver detto abbastanza per aver dimostrato che tanti vantaggi stanno a favore del Touring da tranquillare ogni Socio più prudente.

L. V. BERTARELLI.



UNA GARA FRA GLI STUDENTI D'ITALIA

Il D. Arnaldo Gussi eleva il Premio a L. 10.000

UNA MEDAGLIA D'ORO DEL
MINISTRO DELLA GUERRA

Nel numero dello scorso gennaio *La Sorgente*, rivista mensile per l'educazione della gioventù, organo del Touring per il Turismo Scolastico, bandiva un concorso fra tutti gli studenti d'Italia per la redazione di un volume nel quale si celebri l'eroismo degli studenti caduti nel campo dell'onore per la grandezza della Patria ed annunciava un premio di lire cinquemila messo a disposizione dal dott. Arnaldo Gussi.

L'iniziativa opportuna, densa di idealità civili, incontrò il plauso unanime e cordiale. Tutta la stampa della Penisola ebbe parole di alto elogio e le autorità civili e militari espressero il loro compiacimento, lieti di dare il loro appoggio fecondo. Un atto di consenso cordiale è quello notevolissimo di S. E. il Generale Vittorio Alfieri che, in una lettera esaltante la nobile finalità che ci arriva, ci comunica — con una spontaneità lusinghiera — d'aver messo a disposizione una medaglia d'oro da assegnarsi al vincitore, quale premio, del Ministero della Marina.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri, on. Orlando, e tutti gli altri Ministri ci inviarono lettere che daverò ci lusingano e ci incoraggiano sempre più nell'opera nostra. L'on. Gallenga, Sottosegretario di Stato per la propaganda e la Stampa ha già delegato quale suo rappresentante nella Commissione esaminatrice del concorso l'insigne scrittore G. A. Borgese.

Si delinea, così, intorno all'iniziativa nuova del Touring un successo schietto e sincero che dimostra la bontà dell'idea, che consacrerà nella storia il nome dei figli nostri.

Il dott. Arnaldo Gussi, che nell'industria italiana ha un posto eminente, ha voluto, con un gesto significativo, che additiamo ad esempio, elevare la somma del premio da lire cinquemila a lire diecimila. Potremo, così, assegnare al vincitore una borsa di studio per due anni in ragione di quattromila lire annue e potremo dare altri quattro premi di Lire 500 ognuno agli altri quattro studenti che la Commissione riterrà meritevoli. Questi quattro premi saranno concessi come rimborso di spese.

Prossimamente saranno pubblicate le norme definitive del concorso. Per informazioni, intanto, gli interessati potranno rivolgersi alla Direzione del Touring.

Non vogliamo privare i nostri Soci della commossa prosa che Ettore Moschino, poeta e scrittore squisito, volle dettare per *La Sorgente*, dando notizia al pubblico del Concorso e perciò la riportiamo su queste colonne.



GLI studenti di tutte le scuole d'Italia, e tutte le giovinezze pensose che negli Istituti, nei Collegi, negli Atenei vivono con animo ardente queste giornate di lotta, io son lieto di rivolgere oggi un incitamento e un invito.

Molte volte, nel fiero periodo che attraversiamo, m'è avvenuto di parlare ai giovani, di celebrare in mezzo a loro qualcuno della bella schiera immolatosi in purità di sacrificio per amor della patria, e sempre ho visto riflettersi nei loro occhi la grandezza e l'ardore di quest'ora indicibile. Indicabile per la sua vastità, per la sua potenza, per la sua ferocia. La mente dei giovani è piena, sì, delle immense visioni del passato; dalle pagine della Storia essi sanno che nel defluire dei secoli la vita de' popoli è trascorsa in continui conflitti; ma lo spettacolo della guerra contemporanea s'è fissata in rilievi giganteschi nei loro spiriti intenti.

Grandi e terribili fatti si avvicendarono sulla terra: la fuga dei Persi dalle tuniche vermiglie davanti ai Greci a Maratona; il cozzo delle galèe dagli speroni di bronzo nella piccola baia di Salamina; le fiamme d'Ilio e le conquiste d'Alessandro; il volo trionfale delle aquile romane e le discese dei barbari; le rapine medioevali e le stragi religiose, gli orrori della grande Rivoluzione e gli uragani napoleonici, tutto studiarono e rammentano i nostri giovani, eppure nessuna cosa li colpisce più fortemente e più li esalta delle attuali vicende. Essi vedono che le loro anime s'aggrano e fioriscono in un'atmosfera di fuoco, che lo sviluppo delle loro energie avviene al rombo e all'eco delle cannonate. Ahimè, siamo ben lungi dai tempi e dalle forme felici vagheggiate dai saggi dell'Ellade antica! Ricordano i giovani quel passo squisito nel quale il divino Platone descrive l'educazione d'un adolescente, e insiste sulla necessità e sull'importanza dei belli oggetti e delle serene armonie, affinché la beltà delle cose materiali possa preparare gli uomini a intendere ed accogliere la beltà spirituale? Il filosofo ateniese fu forse il primo ad agitare nell'anima umana quel desiderio che noi non abbiamo ancora soddisfatto, il desiderio di conoscere il legame esistente fra la Bellez-

za e la Verità, il posto che occupa la Bellezza nell'ordine morale e intellettuale dell'Universo. Ma questa ricerca pare definitivamente tramontata; l'ammonimento del filosofo s'è disperso nel vento, travolto da troppe cure, da troppe passioni, ed ecco che ai nostri giorni un altro ideale sovrasta, freme, s'accende, sanguigna, direi quasi, di un disperato splendore, ed è l'ideale della Patria, un ideale che fu sempre mirabile, ma che ora significa lotta, significa guerra, poiché purtroppo vi è ancora una barbarie nel mondo, una barbarie feroce che bisogna combattere, debellare, distruggere se si vuole che la Forza non predomini sul Diritto, che l'Infamia non uccida la Giustizia.

E chi avrebbe mai supposto tanto? Quale dei padri, degli avi nostri, che pure parteciparono con indomabile ferezza alle gesta del Risorgimento, avrebbe pensato che i figli e i nepoti sarebbero coinvolti in una lotta di tanto più vasta e più atroce della loro? Chi avrebbe detto che le giovinezze d'oggi avviate a studi pacifici, ai commerci, alle industrie, alle professioni liberali dovessero trasformarsi d'improvviso in giovinezze guerriere? Chi poteva preconizzare tanto estermio, tanta crudeltà, tanta tenacia nel male, quando, pur accettando la necessità della guerra, gli uomini più competenti affermarono ch'essa avrebbe avuto una durata minima appunto per la mostruosa potenza delle moderne armi e per gli infiniti segreti della Distruzione? Eppure, malgrado ciò, le giovinezze d'Italia non vacillarono; gli studenti, questa parte eletta della nazione, questa fresca meravigliosa foresta umana di spiriti e di forze, non tremarono, non dubitarono mai. Sollevandosi sulle loro stesse aspirazioni, sui loro studi, sui loro amori, essi si sono abbandonati, si abbandonano volenterosi, alla lotta cruenta. L'azione incorona e santifica i loro sogni. Se nei giorni comuni la grande macchina della vita, accogliendo i nostri atti, può trasformare gli stessi difetti in elementi di civiltà novella, quali bellezze nuove, quali fattori di grandezza e di vita non creano oggi questi giovani con i loro gesti magnanimi? Il loro sangue divinamente purpureo contiene i germi della nuova Italia, pone i fondamenti della nuova patria. Il lievito garibaldino ribolle pur sempre nelle loro vene. Lo spirito di Mameli soffia sempre nei loro

petti e li gonfia di melodia e li fa irresistibili come la tempesta. Combattendo da arcangeli, essi muoiono da eroi. E sull'olocausto delle loro vite, olocausto magnifico e sacro, la Giovinezza non piange, ma s'irradia di luci ineffabili, come l'arcobaleno s'inarca e rifulge sui campi dopo le furie devastatrici della bufera.

Ora davanti a fatti così maravigliosi, ad esempi di così fresco e sicuro valore, noi sappiamo che ogni forma di celebrazione è inadeguata, ogni onoranza riesce tenue e modesta. Ma la commozione e la gratitudine nostra non possono arrestarsi per questo; ond'è appunto con gratitudine commossa che questa Rivista ha deliberato di compiere una celebrazione su cui m'onoro di richiamar l'attenzione di tutti gli studenti d'Italia. Essa vuole che i compagni esaltino i compagni, che i giovani superstiti riaffermino alla Patria la grandezza dei fratelli scomparsi per essa. Vuole che la volontà, l'amore, l'intelligenza degli studiosi si muovano in una gara concorde di entusiasmo patrio e di spirituale esultanza. Essa, infine, domanda ai giovani uno scritto, un volume, una storia in cui sia ricordato e consacrato il valore degli studenti caduti nella nostra santa guerra. Nulla ci sembra più dolce e più ardente di questa testimonianza fraterna. Quasi inavvertitamente, e solo con sincerità di fede e con profondità di cuore, da questa gara potrà nascere un libro che sarà semplice e profondo, palpitante e luminoso come un'epopea. Dalle Vite di Plutarco alle Canzoni di gesta, dai poemi eroici ai cicli cavallereschi, attraverso i grandi ponti secolari della coltura e della vita, il valore ebbe sempre la stessa glorificazione, fu espresso e suggellato in volumi che restarono immortali. Or pensate! In questa guerra, ogni nome di caduto è un fiore di nostra stirpe; ogni gesto è un'affermazione di forza; da ogni morte s'inalza un canto d'allegrezza e di speranza. D'allegrezza, perchè, anche cadendo, la gioventù è vittoriosa, perchè il sangue dei giovani, anche se dilaghi nel fango, anche se ristagni fra le rocce, raggia sempre di un colore d'aurora. Che cos'è la giovinezza se non l'allodola inebriata di luce e trillante nei cieli pur se il piombo nemico la colpisce nell'ala?

Nulla mai, dunque, di più nobile di più commosso o più degno potranno scrivere i

compagni, i confratelli superstiti. Ricercare nomi, ricostruire episodi, rievocare glorie, ricomporre figure, ecco il compito a cui oggi chiamiamo gli studenti d'Italia. Tutti gli studenti, di tutte le province, di tutte le scuole, nel continente e nelle isole, giacchè tutte le scuole italiane hanno offerto in eguale misura combattenti ed eroi. In gara, dunque, o giovani nostri! Siano le vostre volontà degne di tante memorie care, degne delle vostre veglie laboriose. E la vostra fatica non avrà soltanto il premio morale della riconoscenza e dell'ammirazione, ma ben anche il premio pratico dovuto alle ricerche fatte, all'applicazione del vostro intelletto. Chè la generosità di un cittadino ci ha confortato e rafforzati nella nostra iniziativa, la generosità di un industriale milanese, di un lettore animoso, il dott. Arnaldo Gussi, un uomo di fede e d'azione, che con fresco entusiasmo asseconda ogni gesto di patria e di gloria. Considerate il suo atto munifico, o giovani, e rispondete all'invito con pari fervore. Questa Rivista vi attende: perchè è creata e intessuta per voi. Sia essa il campo dei vostri sogni, come il volume che comporrete sarà l'espressione dei vostri cuori e della vostra fede.

La forza e la gloria d'Italia si risollevarono in una nuova luce dai piani insanguinati del Veneto dove una quadruplici barbarie, la più nefanda accozzaglia di uomini e di religioni diverse, ferocemente ma inutilmente imperversa. La fortuna d'Italia è sempre nelle vostre mani, o giovani, nel sangue che versate, nelle opere del vostro intelletto. Esaltare i vostri fratelli estinti significa rafforzare la lotta. Il libro che vi chiediamo sarà come la targa d'oro ricca di nomi gloriosi apposta al tempio marmoreo del Sapere; sarà come il simulacro di bronzo eretto nel sole a simbolizzare il valore delle giovinezze italiane.

E il sole dell'anno che sorge nulla possa vedere di più grande e di più augusto se non l'Italia nostra, o giovani, la patria nostra liberata dall'abbiezione straniera, reintegrata in tutti i suoi naturali confini, ritornata quale fu sempre nei secoli, faro di civiltà, di magnanimità, di giustizia. Che cosa furono i vostri confratelli caduti se non i fattori di questa grandezza? Rievocateli, e tutte le madri, tutti i soldati, tutta la patria vi saranno riconoscenti e vi loderanno.

ETTORE MOSCHINO.

LA CARTA DEL TOURING SALVA 800 SOLDATI.

Nei tempi lontani e sereni in cui le nostre cure erano per la Carta del Touring, e i fogli, frutto di tante attenzioni, escivano via via, nelle fragili buste di pergamena, a soddisfare le impazienze dei nostri associati, non pensavamo certo all'utilità che l'opera nostra avrebbe potuto avere in guerra. Pensavamo alla grande schiera dei turisti d'ogni genere che avrebbero recati i nitidi fogli nelle « tasche » di cuoio delle automobili, nelle buste di celluloidi delle motociclette, nel sacco alpino o nel portabagagli della bicicletta o nella carlinga dell'aeroplano; pensavamo agli studiosi, agli industriali, ai viaggiatori: e la riconoscenza di tutti questi per la guida fedele ci sembrava già una ricompensa sufficiente.

Ma un'opera scientifica, coscienziosa e ponderata, va spesso più oltre di quanto pensano i suoi stessi autori; e, allo scoppio della guerra, vedemmo applicazioni nuove della nostra Carta. Le richieste che ci piovvero da ogni parte del fronte ce le fecero tosto intuire: il nostro lavoro diventava, quasi a nostra insaputa, una delle energie dirette alla grandezza d'Italia, cooperavamo noi pure, coi nostri eroi, all'opera di redenzione. Sapevamo che al fronte, negli osservatori d'artiglieria, nelle baracche dei comandi, nelle tende, nelle trincee, sugli aeroplani, la Carta del Touring era desiderata e consultata con profitto; che essa suppliva un poco alla scarsità di carte, che fu lamentata all'inizio della guerra soprattutto dai nostri giovani ufficiali. E questo ci diede un senso di più vivace compiacimento.

Ma in questi giorni una lettera è giunta dal fronte per darci una prova più gloriosa, più concreta, più impreveduta della bontà dello strumento da noi creato e ad accrescere ancora il nostro orgoglio. Eccola:

*On. sig. Presidente
del Touring Club Italiano.*

MILANO

Rimasto col mio reparto salmerie, e con numerosi altri reparti, accerchiato dal nemico a Tramonti di Sotto, disperato ormai di salvarmi, perchè il nemico ci aveva tagliato

tanto la strada di Meduno, quanto quella Claptana, ricorsi per aiuto a una Carta di codesto benemerito Sodalizio, Carta che per caso avevo in tasca. Essa, indicandomi il difficilissimo sentiero che da Tramonti di Sopra, per Selis, Pinet, Forcella Caserata, conduceva a Claut, dette agio a me di mettermi in testa a questa numerosa colonna di muli (circa 800) e di condurla in salvo, attraverso inenarrabili sacrifici.

I miei soldati hanno espresso a me la loro viva riconoscenza per essere così miracolosamente scampati dalla prigionia, ed io a mia volta ho caro manifestare a Lei la grata riconoscenza mia, e mi permetto inviare a codesto spett. Sodalizio la presente cartolina vaglia di lire cinquanta. Ben povera cosa in verità, ma essa valga a dimostrare, in forma tangibile, il mio vivo sentimento di gratitudine verso codesto benemerito Sodalizio, perchè spetta alla scrupolosa esattezza delle Carte del Touring, on. sig. Presidente, il merito di aver conservato alla Patria più di un migliaio di uomini e un rilevante numero di quadrupedi.

Se la relazione che io presto compilerò può essere trasmessa anche alle Autorità non militari, sarà mio dovere e mio onore inviarle copia; se non sarà possibile sia lieto, on. sig. Presidente, di sapere che in momenti tristissimi per la nostra Patria — primi di novembre 1917 — forti nuclei di uomini e di quadrupedi han trovato la loro salvezza in pubblicazioni del Touring.

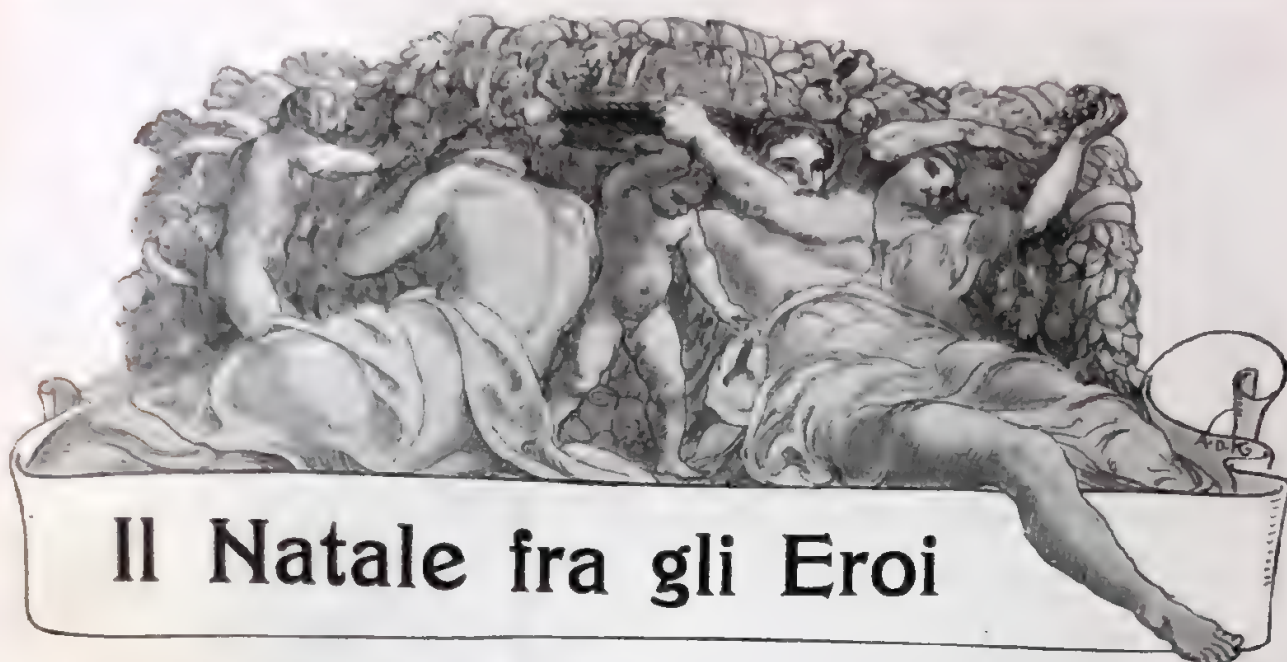
Con i sensi della massima stima.

Dev. ERASMO MASTANTUONO

Tenente nel 360 Regg. Fanteria.

Ognuno può immaginare la vivissima gioia che ci hanno date queste poche righe, col loro semplice racconto che ci riporta a quei terribili giorni che fulsero di tanta gloria nella sventura, col coscienzioso itinerario che il tenente Mastantuono si compiace ora di ritracciarci. Una collaborazione così diretta alle gesta dei nostri valorosi è la più ambita ricompensa di tanti anni di cure. E a quegli ottocento, che hanno sfuggito i rischi dell'accerchiamento o la triste odissea della prigionia e che combattono ancora per la liberazione della nostra terra, il Touring invia il saluto più commosso e più riverente.

LA D. G. DEL T. C. I.



Il Natale fra gli Eroi

LA CONSEGNA DEI DONI AI SOLDATI DALLO STELVIO AL PIAVE

49.000 PACCHI PER UN VALORE DI 400.000 LIRE.

Il risultato della nostra manifestazione non poteva essere migliore: lo diciamo con un sentimento di profonda compiacenza, poichè esso corona un lungo periodo di ansie, di dubbî, di incertezze, durante il quale l'iniziativa fu più volte sul punto di naufragare; non nella sua parte materiale, ma nello spirito informatore, poichè la sua ragione d'essere consisteva nel potere stabilire il contatto fra chi combatte e chi attende, fra il soldato e il cittadino, fra il Paese e l'Esercito. Eppure, nonostante il fervore col quale l'iniziativa nostra e dell'Associazione Liberale fu salutata al suo sorgere, nonostante l'appoggio entusiastico del Comando Supremo e dei vari Ministeri, mille ostacoli, dovuti alla burocrazia, sorsero a mettere a dura prova la fede e la pazienza degli organizzatori.

Superate tutte le difficoltà, nel pomeriggio del 22 dicembre i cento studenti convenuti a Milano da Roma, Pisa, Susa, Sondrio, Bergamo, Lodi, Cremona, lasciarono la nostra città, pieni di ardore e di fede, per irradiarsi ai vari punti della fronte, già prestabiliti col Comando Supremo e coll'Ufficio Centrale Doni e Propaganda (recentemente creato dal Comando Supremo medesimo allo scopo di ottenere una giusta perequazione di tutti i doni offerti ai nostri soldati), guidati dai migliori Direttori delle nostre Commissioni di Turismo scolastico.

I doni da distribuirsi erano oltre 35.000, raccolti e preparati dal Touring e dall'Associazione Liberale col concorso del Comitato di preparazione civile di Brescia, del Comitato di mobilitazione civile di Cremona, del Comitato di mobilitazione industriale di Mi-

lano, del Club Alpino di Milano; ed alla raccolta avevano contribuito cittadini di tutta Italia e delle Colonie; d'ogni condizione sociale, con uno slancio che dimostra quanto fosse riconosciuta l'importanza morale del dono che si voleva offrire al soldato.

I pacchi per la Valtellina e la Valcamonica già da parecchi giorni erano giunti a destinazione per cura dell'Ufficio Doni di Milano. È doveroso aggiungere che le Ferrovie dello Stato e quella della Valcamonica avevano concesso agli studenti e ai loro direttori la tariffa militare; la Ferrovia valtellinese, il viaggio gratuito.

Non è certamente possibile dire qui diffusamente dei viaggi delle singole squadre. D'altronde le impressioni si riassumono tutte in poche parole: ovunque un'accoglienza entusiastica, affettuosissima, commovente; dai più alti Comandi ai più umili combattenti, una gioia grande e sincera per il dono che recava, sintetizzata nei bellissimi versi del Bertacchi, la parola di augurio, di speranza, di fede, del Paese; ovunque il desiderio di dimostrare agli studenti e ai loro Direttori, in tutti i modi, il compiacimento per la loro visita.

Ovunque i giovani si unirono ai soldati, strinsero le loro mani rudi e vigorose, trasfondendo nella stretta tutto quanto le labbra erano impotenti a dire. Gli studenti si trovavano accanto agli uomini che da quasi tre anni lottavano per la grandezza della loro Patria, palesando nell'aspetto e nell'abbigliamento le fatiche sovrumane che avevano dovuto affrontare e la terribile difficoltà del compito che assolvevano. Erano volti abbronzati dal sole che affocava le pe-



I GHIACCIAI DELL'ADAMELLO: UNO DEI PIÙ ALTI CAMPI DI BATTAGLIA DELL'EUROPA.

traie del Carso e induriti dal gelo delle nevi alpine. Si erano battuti come leoni sulle guglie dolomitiche e sulle rive dell'Isonzo; avevano aperto strade e sentieri nelle regioni più impervie; avevano sofferto il freddo, la fame, la tormenta, lottando contemporaneamente contro il nemico e contro la natura, forti come titani, semplici e buoni come fanciulli. Gli studenti passavano tra le file, consegnando i doni, dicendo a ciascuno una parola buona, affettuosa, che ricordava ai soldati la famiglia e la casa lontane; che strappava a più d'uno una lagrima buona, di quelle che sgorgano dal cuore quando lo assale l'onda dei più lieti e lontani ricordi. Ed ogni soldato, dopo aver preso quasi timidamente il pacco, lo apriva con una impazienza così ingenua, con una curiosità così infantile, che l'animo nostro ne rimaneva profondamente commosso, constatando quanto fosse facile, volendo, rendere felice una creatura.

* *

I 24 studenti della squadra della Valtellina, si dividevano fra la regione del Cristallo (Ablès), la Capanna Milano (m. 2877) e il Passo di Gavia (m. 2652), mentre un manipolo di studenti bresciani saliva allo Stelvio. Un mondo meraviglioso di nevi e di ghiacci, che aveva tutto il fascino e l'incanto di un paesaggio di leggenda, si apriva per la prima volta ai loro occhi. Ivi l'uomo ha moltiplicato le sue forze, ha compiuto opere di un meraviglioso ardimento, ha fissato il piede dove era l'ala, ha stabilito il suo dominio fra le aquile.

I doni giunsero, portati dalle teleferiche, superando in

pochi minuti abissi vertiginosi e formidabili dirupi, alle più lontane vedette, ai più avanzati presidî. La mirabile organizzazione militare ha annullato le distanze, ha avvicinato al fondo delle valli le vette più eccelse, ha unito i culmini agli abissi.

Lo stesso meraviglioso spettacolo godettero i dodici studenti che salirono al Rifugio Garibaldi (m. 2541), dal quale irradiavano, nel giorno di Natale, al passo di Brizio (metri 3147), alle Lobbie, al Fargorida, al Mandrone, dove i nostri alpini affrontarono e vinsero il nemico con epici assalti che passeranno ai posteri in una luce di leggenda.

E doni ebbero pure, per cura degli studenti bresciani, le truppe della regione Montozzo e del Lago di Campo (m. 1957). Complessivamente furono ottomila i doni distribuiti ai soldati vigilanti alla difesa della Patria sui più alti campi di battaglia d'Europa.

A Vicenza convenne il grosso della squadra, ospite di monsignor Rodolfi, il Vescovo, che accolse gli studenti nel suo palazzo, in una magnifica e vastissima sala, trasformata per l'occasione in dormitorio. Nell'ampio cortile entrarono rumorosamente gli autocarri carichi di casse, di sacchi, di pacchi d'ogni forma e dimensione, subito disposti in ordine perfetto lungo il portico. E il lavoro incominciò, febbrile, rumoroso, allegro. Lo stesso giorno dell'arrivo, una prima distribuzione si effettuava a cinquecento soldati inglesi a Piazzola sul Brenta, nell'immenso



LA CAROVANA DEGLI STUDENTI IN VAL ZEBRÙ (fot. Mariani).

cortile dell'antico palazzo Contarini, con una cerimonia che rimarrà indimenticabile. Alla medesima ora, 3000 doni venivano distribuiti a Bertipaglia alla valorosa brigata Avellino, della II Armata. Il giorno successivo, a Lancenigo e a Roncade, 4000 soldati della III Armata fraternizzavano coi nostri studenti alla distribuzione di altrettanti doni, mentre una nostra piccola squadra si spingeva fino a Mestre per consegnare alle rappresentanze dei marinai 1000 doni quale omaggio modesto ma fervido alla nostra gloriosa marina.

Ma la giornata veramente eccezionale fu quella del giorno di Natale. Gli studenti, divisi in otto squadre, lasciavano Vicenza nelle prime ore del mattino.

A Valli dei Signori, a Breganze, a Solagna, furono distribuiti 7000 doni ad altrettanti combattenti della I Armata. Da Valli dei Signori, un manipolo di cinque studenti saliva in teleferica al Pasubio (m. 2236), entusiasticamente accolti da quel Comando, che li condusse il giorno seguente ad ammirare le opere meravigliose compiute dai nostri soldati per la difesa di quella importantissima posizione, ove il valore italiano scrisse una delle più fulgide pagine nella storia del Nuovo Risorgimento.

Da Solagna i doni giunsero, portati dalle salmerie, alle posizioni di sbarramento della Val Frenzela, ove indarno il nemico centuplica i suoi sforzi, accanendosi in assalti furiosi e vani.

Contemporaneamente, a Bassano e a Crespano venivano distribuiti 7000 doni alle truppe della IV Armata. Imponentissima e commovente si svolse la cerimonia a Crespano, o meglio al vicinissimo paese di Paderno d'Asolo, alle falde del monte Grappa, in un immenso prato ove erano schierati 3000 combattenti del terzo raggruppamento alpino. Alle note squillanti di una fanfara, sfilarono al passo di corsa i vecchi e gloriosi alpini davanti agli studenti, ritirando ciascuno il dono che gli veniva consegnato, mentre di tanto in tanto si sentiva il cupo rombo delle artiglierie nemiche.

E ancora alla medesima ora, un piccolo drappello risaliva in autocarro la valle del

Brenta fino a Rivalta. Erano i rappresentanti del Club Alpino di Milano che portavano i doni ai loro amici fedeli, ai soci della Sezione che difendevano strenuamente, valorosamente, una delle provvisorie porte d'Italia, gridando ancora una volta in faccia al nemico tracotante: « Di qui non si passa! ». Finalmente, a Masèr, cinquecento francesi ricevevano alla loro volta, dalle mani dei nostri studenti, il dono col quale il Paese intendeva associare i nostri valorosi Alleati nella manifestazione di affetto tributata ai soldati italiani.

La sera di Natale, a Vicenza, tutti gli studenti, tranne i cinque che erano rimasti sul Pasubio, ospiti di quel Comando, erano riuniti per la cena. Sui volti si rifletteva la gioia grande e sincera dell'animo loro per le buone giornate vissute. Avevano portato ai combattenti una parola di augurio e di conforto, e ne ritornavano confortati essi medesimi.

Il giorno seguente, cogli studenti che ritornavano alle loro famiglie, giungevano al Touring e all'Associazione Liberale le prime cartoline coi ringraziamenti dei soldati. Frasi semplici e ingenui, vibranti di affetto e di riconoscenza, che attestano quanto il dono sia giunto gradito e che svelano tutta l'anima del combattente, ingenua e sublime, semplice e grande.

E un'idea domina tutte le altre: un'idea che sgorga dal cuore come il sangue da una ferita e che riassume il pensiero, il sentimento di tutti i combattenti: ricacciare ad ogni costo il nemico e ridare alla Madre nobile e grande le figlie che il nemico le ha tolto. Tutte le sue figlie: quelle perdute da ieri, e quelle che da un secolo agognano di unirsi a lei.

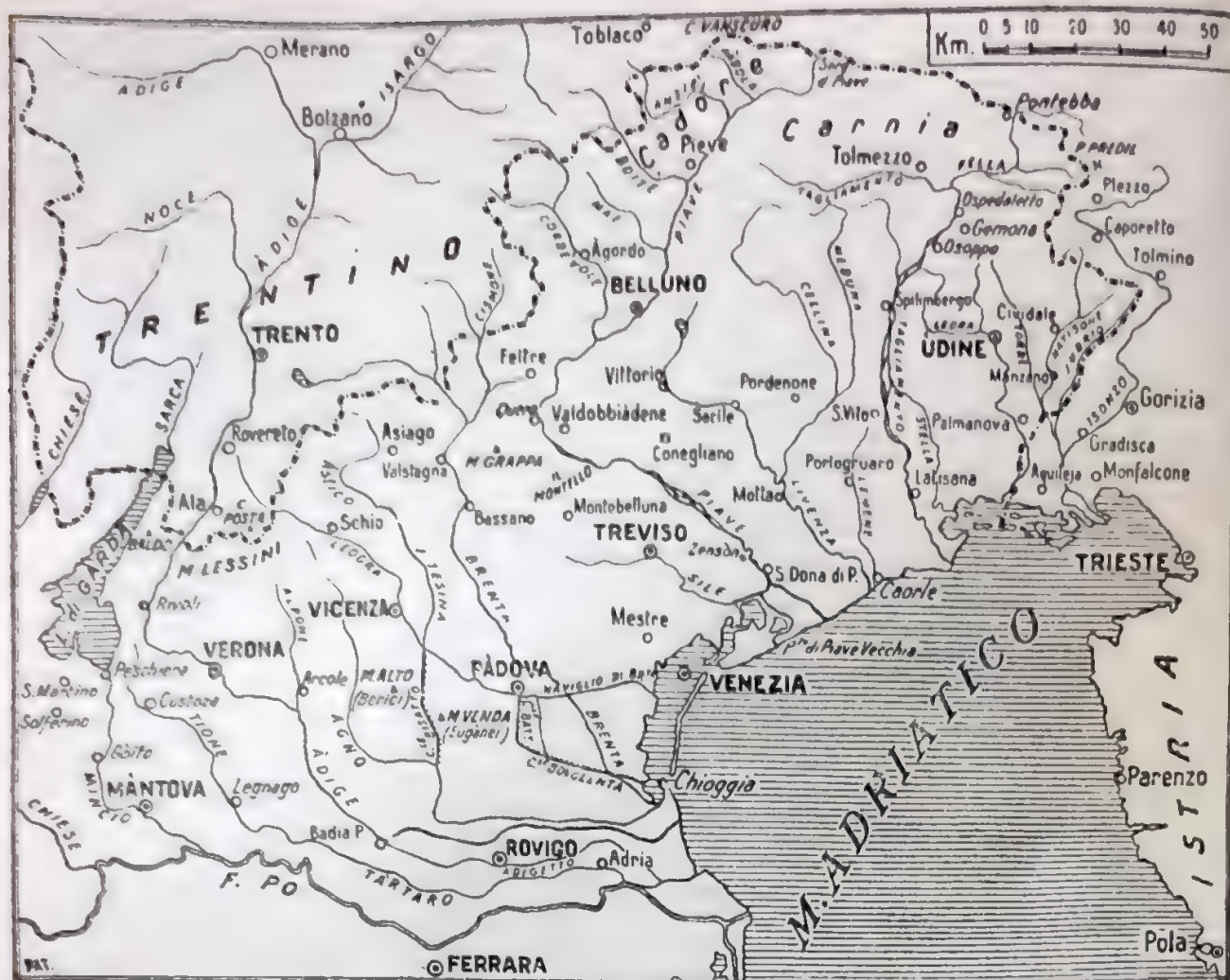
Possa l'anno testè incominciato vedere il sogno realizzarsi. Possano i colori della Patria fremere al vento su ogni cima del baluardo che la natura eresse per la sua difesa!

Solamente allora le gloriose milizie dei morti Eroi, che fanno sacra a ogni cuore italiano la terra dallo Stelvio al Carso, riposeranno in pace!

MARIO TEDESCHI

Dopo la distribuzione dei 35.000 pacchi, dei quali è cenno nella relazione di cui sopra, ne vennero fatte due altre il 26 gennaio e il 24 febbraio, di 7000 pacchi ciascuna.

In seguito, però, alle numerose richieste pervenutegli da vari settori della Fronte, il Touring continua nella preparazione dei pacchi con indumenti di lana, che saranno distribuiti successivamente col tramite degli studenti e dei direttori del suo Comitato Nazionale di Turismo Scolastico, in base agli accordi col Comando Supremo e coll'Ufficio Centrale Doni e Propaganda. Il Comando Supremo e i Comandi d'Armata apprezzano altamente l'iniziativa del Touring, che ha per iscopo di mantenere vivo e affettuoso il contatto del Paese coll'Esercito affinché questo possa sentirsi assistito e confortato nell'adempimento del suo arduo e nobilissimo compito. Il Touring confida quindi nell'aiuto e nel concorso di tutti i volontari affinché gli sia consentito di esplicare tale iniziativa con tutta l'ampiezza e l'efficienza voluta dal grande numero dei nostri combattenti.



SUI FIUMI VENETI

Le grandi invasioni d'Italia presero sempre le vie dei fiumi. Dai tempi di Roma sino al 1866 si combatterono sull'Adige battaglie decisive per le nostre vicende di « splendide miserie », di tragiche resurrezioni. E sinchè non avremo a salda difesa la linea di cresta che l'onestà scientifica di un tedesco di eccezione, del secolo scorso, il Daniel, riconobbe appartenere fisicamente all'Italia — mentre i suoi connazionali asseriscono col Penck che l'Italia comincia dove comincia la sua pianura — nessuna fortezza, nessun muro di bronzo, nessun ingegnoso artificio militare creato ad arginare l'invasione ci assicurerà la perfetta integrità nazionale. Ognuno sa che i tedeschi non esitarono ad affermare che « al grido degli italiani verso il Tirolo dal mezzogiorno, risponderà dal settentrione il grido verso il confine dell'Adige con Verona e Legnago ». E l'esordio prussiano del 1815 che magnificava l'enunciato di Grozio: « la conquista è un diritto », non poteva condurre ad epiloghi discordanti dai periodici minacciosi tentativi segnati da Dio a tortura quotidiana dei popoli.

I Romani afforzarono con un duplice vallo e con due linee intermedie di mura la depressione delle Giulie da Fiume per Nauporto, ad Aidùssina, facendo una piazzaforte di Aquileia — la cui fortuna cadde, dopochè il Natissa

su cui sorgeva fu catturato dall'Isonzo — e stabilendo sul Lèmene una grandiosa fabbrica d'armi. Ma anche difendevano sul Danubio la linea del Po, allo stesso modo che l'Austria, tanti secoli dopo, quando il particolarismo politico si incaricava di scindere la coesione naturale d'Italia, pretendeva difenderla sul Po la linea del Danubio.

La repubblica veneta, perduta la piazza di Gradisca, fu consigliata invano di innalzare a Sacile la piazza di manovra e il deposito di frontiera, retrocedendo le difese sino alla Livenza, secondo il piano di Guidobaldo duca di Urbino; o di afforzare la difesa di Udine e Cividale a Manzano, nonchè a Strasoldo, impadronendosi, altresì, per opera più speditiva, di « un sito dei tedeschi », alquanto elevato, in forma d'isola triangolare, posto tra i confini, « in capo del canale di Natissone e della valle di Caporetto », secondo la relazione di Jacopo Valvasone di Maniago, deputato al Parlamento friulano (P. Fambri). Ma attraverso « le porte d'Italia » dilagarono senza posa i barbari.

Napoleone diceva l'Alpe Giulia compimento necessario d'Italia; asseriva renderci padroni dell'Isonzo l'Istria, non Palmanova, benchè « additante il posto scelto dalla Repubblica Veneta a guardia della frontiera »; e doversi portare a quei monti, per non avere il nemico in

casa, la linea dell'Adige cui era facile si ritraesse la difesa abbandonato l'Isonzo. Per tenere più saldamente la frontiera delle Giulie, le armi francesi tennero anche la Sava; a rompere una possibile invasione dal varco di Fiume e di Lipica che poteva diventare aggirante per Postojna (Adelsberg), interposero il possesso della Croazia. Ma neppure l'Isonzo (130 km.) che l'Austria stessa col trattato di Fontainebleau (10 ottobre 1807) aveva accettato frontiera « certa e facile a riconoscersi » fra le sue province e il Regno d'Italia, veniva segnato termine alla nostra espansione politica. E protestava invano il Menabrea (1866) contro l'assurdo confine che risale fiumi e torrenti, vagando indeciso di valle in valle, perdendosi fra campi e letti ghiaiosi, precisamente risoluto nella sua capricciosità insolente a ricacciarci quanto più possibile anche dal bacino sonziaco, per rendere sgombra la via principale dell'offensiva austriaca, « la base più larga, più forte, meglio combinata coi depositi interni dell'Impero », che faceva dire a Napoleone: « chi è sull'Isonzo è sull'Adige », come aveva detto che è sull'Isonzo chi è padrone del Carso.

Nè a noi è concesso, per la natura del terreno retrostante, aver linee interne atte sicuramente a coprir la frontiera, poichè non è permanente l'ostacolo dei fiumi veneti spesso in magra. Di più, l'ostacolo dei fiumi militarmente ha un valore relativo se manchino opere fortilizie, come teste di ponte atte a fiancheggiare la linea e proteggere la manovra, specialmente dove il fiume sia esclusivamente un ostacolo idrografico, cioè nel corso inferiore, mentre nel corso superiore la sua forza è sommata all'ostacolo orografico dei monti fiancheggianti.

Nelle campagne del principe Eugenio del 1809 e del 1813, abbandonato l'Isonzo, la linea di battaglia si ritrasse all'Adige. Lo stesso Adige, munito e afforzato, non fu per Napoleone che una gran linea intorno a cui manovrare per tenere in iscacco il nemico, come durante la battaglia sull'Alpone durata tre giorni, quando ogni sera egli sgombrava Arcole, oltre la sponda sinistra, per ritirarsi sulla destra del fiume, a Ronco, allo scopo di poter ricacciare nel Trentino il Davidovich. E'altra volta, da Napoleone fu abbandonato il fiume anche senza dare battaglia, per evitare la minaccia avvolgente da monte Baldo e dal Chiese. Perciò, fra gli scrittori militari dell'età nostra, o fra gli improvvisati dittatori in tempo di pace sulle cose di guerra, non mancò chi, a opporre una valida resistenza contro l'invasione attraverso le porte orientali, dichiarò inevitabile lasciare tosto al nemico, facile preda, le terre più floride e più travagliate d'Italia, per arretrare subito all'Adige la linea di schieramento, in territorio più sgombro, più atto alle manovre in grande stile, più difeso da opere permanenti. Così che, sino a pochi anni or sono si finì col non temere veramente che l'invasione dall'Adige, arrischiando la sorte dell'Austria che, prima del 1866, parve non prevedere che la minaccia dal Danubio e dal Po, trascurando la porta boema aperta verso la Prussia, donde le venne il disastro di Sadova (L. Mezzacapo).

Ma, come ammoniva Guglielmo Pepe, « trattandosi dell'indipendenza di un popolo non si giuoca mai »; e anche senza « la difficile battaglia vittoriosa al Torre », si può utilizzare, a romper l'impeto nemico, senza raggiungere l'Adige, qualche minore linea fluviale che le grandi masse degli eserciti moderni permettono di tenere solidamente, più che non fosse possibile, un tempo, con sparse e rade linee di schieramento non protette dalle artiglierie

recenti di grande portata e rapidità di tiro, nè aiutate dal convergere di strade ferrate, e da tutti quei mezzi che il progresso dei giorni nostri utilizza a compiere con più feroce audacia l'atrocissimo atto di guerra.

Il Veneto è per più che metà pianeggiante, e digrada in vaste zone individuate per la diversa origine e morfologia, dall'area alpina alle pingui pianure radenti il mare. Nella regione dalla frontiera orientale al Piave, la zona pianeggiante, fra i monti e le lagune, ha un'ampiezza media da 40 a 50 chilometri. E sovr'essa scende la minaccia, pel Predil e l'Isonzo, sul Natissone e il Torre; per la Pontebba e il nodo di Tarvisio sul Fella e il Tagliamento; pel Colfreddo e il Cordèvole sul Piave, di cui Napoleone pareva sdegnare lo sbarramento di Castellavazzo, come quello, sul Brenta, di Primolano, chiamandoli « vilains chateaux ». Dal Piave all'Adige la pianura si allarga, circondando i brevi baluardi dei Bèrici e degli Euganei. Digrada dai Lessini che si appoggiano a occidente al maggiore fiume veneto. Scende dall'altopiano dei Sette Comuni Vicentini, orlato da montagne a settentrione e a mezzogiorno, recinto dall'Adige e dal Brenta, corso dagli alvei di scolo perpendicolari alla Val Frènzana e alla Valdasia, separato dal gruppo del monte Grappa, cui doveva essere un tempo congiunto, attraverso il Canale di Brenta (da Primolano a Valstagna) che vide la vittoria di Arduino (1003) e la calata di Arrigo il Santo (1004), le incursioni austro-tedesche dell'ultimo medioevo, la battaglia dell'Alvinzi (1796) e l'avanzata francese (1809), fatale a Bassano.

Una rete stradale fittissima caratterizza il Veneto che sin dal 1848-49 ebbe la linea ferrata Verona-Venezia. Fiumi e canali, torrenti e rogge rompono il terreno; e le acque arginate, serrate in grandi fosse, trainanti forti masse d'alluvione disastrose nelle piene frequenti, calano alla pianura talora a livello della zona circostante, talora pensili, foggiando incontro al mare una zona di transizione, paludosa e insabbiata, dai profili indecisi, dai limiti vaganti, dove sosta una vegetazione di maremma e si insinua una singolare poleografia di cui Venezia è la più antica e gloriosa compagine.

Potenti lavoratori per la piovosità dell'alto bacino e la franosità dei terreni attraversati, i maggiori fiumi del Veneto tendono ad espandersi, a dilatare il loro letto, a colmare ogni largura — e non sono talora evitabili le rotte, anche se l'uomo tenti opporre mura e terrapieni. L'Adige (410 km.) le cui piene devastatrici possono annoverarsi a circa 150 dal 589 al 1877, corre rinserrato tra 200 km. d'argini entro i confini del Regno. Molti chilometri d'argini accompagnano il Brenta (174 km.) che, nell'epoca romana, giungendovi per due rami, il « Medoacus maior » e il « Medoacus minor », passava per Padova, la città euganea o veneta che le successive dominazioni cinsero di mura tosto abbattute e ricostruite sino a quelle di poco posteriori al 1509 assicurate con terrapieni. E per mezzo d'argini e « tajade » e canali si tormentò il suo corso inferiore che minacciava interrimento alle lagune e più terribili inondazioni nella pianura, spostandolo verso una foce o verso un'altra, verso il porto di Fusina o il porto di Malamocco e il porto di Brondolo, prevalendo gli interessi e la forza politica di una città o di un'altra della Venezia (B. Frescura).

Così il Piave (220 km.) che, oltre la stretta di Quero, a pareti ripide e verticali, entra in

pianura a Valdobbiadene alta su un terrazzo estesissimo alla sinistra del fiume, dinanzi a Pederobba e Fenèr, se un tempo sfociava nella laguna veneta, vicino al Cavallino, ove ora sbocca il Sile, poscia corre da S. Donà, costretto in un canale, sino al porto di Cortellazzo. E l'Adige, a valle di Legnago, dove il fiume comincia ad esser navigabile anche a navi di 50 tonnellate, per mezzo di canali è scaricato di parte delle sue acque nel Bacchiglione e nel Po, prima di sfociare nel porto di Fossone tra paludi e alluvioni che nello spazio di circa tredici secoli, dal 589, fecero avanzare la spiaggia di 44 km. (G. Omboni).

All'espansibilità dei fiumi veneti, che li rese rapaci e formidabili, corrisponde una grande mutabilità di cammino, un grande travaglio esercitato sul letto, un logorio profondo, tenace, secolare, anche quando i fiumi che attraversano, ad esempio, la pianura media friulana costituita da materiale permeabile di alluvione o di stacelo morenico, stratificato, in forma per lo più di una lente, sopra un piano impermeabile di argille e puddinghe, appaiono affatto asciutti in tempo di magra, mentre l'acqua profonda continua a scorrere, per ricomparire al degradar della lente, e sempre più copiosa scendere in mare (G. Marinelli). Talora una necessità economica o un fatto politico determinò una deviazione di fiume o indusse a tentarla. Così l'iniziativa di Galeazzo Visconti verso i Veneziani, quando nel 1402, per recar danno alla loro navigazione sul Brenta esercitata dai Padovani sin dai tempi di Livio, egli tentò deviare le acque da Bassano a Vicenza per una fossa lunga 12 miglia che doveva immettere nel Bacchiglione, del cui argine era parte la base del colle morenico di S. Grado donde l'Alvinzi diresse la battaglia del Brenta (6 novembre 1796). Così la rivalità dei Vicentini che li consigliò a sottrarre ai Padovani, nel 1314, la via fluviale del Bacchiglione, scaricandola nel canale Bisatto.

Ma assai più spesso provvede la natura a mutar corso alle acque scendenti di terrazzo in terrazzo, per erosione secolare, sul letto attuale, o a moltiplicarne le vie improvvisate da una piena, o a perpetuarne uno svolto, una tortuosità capricciosa. E sulle contesture del terreno, l'indagine paziente risale le storie remote, sino a quando l'uomo non era.

Il Tagliamento (170 km.) la cui valle, fra Tolmezzo e Gemona, presenta il tipico profilo di valle glaciale sopraescavata, cui sboccano, per più di 20 km., con un netto gradino di confluenza, le valli secondarie (M. Gortani), corre per circa 80 km., da Ospedaletto sin presso a Latisana, fiancheggiato da terrazzi, probabili soste del fiume, o in letto ampio, lacerato, torrentizio, dove «la pelle dell'acqua» come diceva Leonardo, talora sovrasta le campagne circostanti.

E traversando le sue antiche deiezioni nell'alta pianura — dove, tra Carpaccio e Spilimbergo, l'alveo ha la larghezza di circa 3500 metri, mentre i Ponti della Delizia, sulla strada nazionale e sulla ferrata, raggiungono i 936 e gli 823 metri, e a valle di Latisana l'ampiezza del fiume è di 80 — il Tagliamento perde gran copia delle acque che riacquista nel basso corso, in virtù delle risultive.

Il Piave, a valle di Quero, ove sono avanzati di terrazzi di alluvione antica, corre tra due terrazzi elevati, a destra tra Onigo e S. Antonio di Pederobba, a sinistra attorno a Valdobbiadene. Sopra un terrazzo, a superficie piana,

sorge Belluno, la città antichissima, ancora cinta di mura, forse anteriore alla romanità, che domina la valle chiusa a settentrione dalle due vette dolomitiche tormentate e biancheggianti, a mezzogiorno dai monti meno brulli ed erti scendenti da un lato verso la valle del Piave, dall'altro verso le colline e le pianure di Conegliano. È limitato a settentrione dalle formazioni terziarie del versante meridionale delle prealpi bellunesi, si stende il «Quartier delle prealpi bellunesi», vasto lembo dell'alta pianura terzizzata (62 kmq.), declinando verso il rilievo del Montello che raggiunge i 370 metri di altitudine (250 sulla base alluvionale), in forma di gigantesca testuggine fronteggiante lo sbocco del Piave in pianura, avanzo di enorme conoide alluvionale, ricco di doline a piatto, a imbuto, a pozzo (A. R. Toniolo).

Nel mare miocenico (età terziaria) che si addentrò nella Valsugana quando venne separato dall'altopiano dei Sette Comuni il massiccio del Grappa addossato al Piave verso Fenèr, al Brenta tra S. Marino e S. Nazario, foggiaandone l'acuto angolo che si appunta a Valstagna — finiva il Brenta penetrando molto addentro con le sue alluvioni. Al ritirarsi del mare, nel periodo successivo, scorreva per un fondo di valle assai più alto di quello presente, disperdendo e allargando allo sbocco della valle cumuli enormi di materiali rocciosi su cui vagò irrequietamente. E deve avere occupato vari letti, successivamente lasciati all'asciutto (come rivelano le gradinate che accompagnano il suo corso sin dove sorge Bassano), nel periodo posteriore a quello in cui si formò il ghiacciaio della Valsugana, con un braccio scendente pel Canale di Brenta, con un altro, forse, per Valle d'Astico, presso Asiago e Gallio in ciottoli erratici si trovano rocce di Cima d'Asta, e sono di origine glaciale le due colline coperte dal Bosco di Gallio. In una di queste soste, un ramo del Brenta doveva dirigersi a Marostica, forse da Pove che sorge sopra un'alluvione quaternaria, per unirsi al Bacchiglione a Colzè, nel cui alveo, a Perarolo, presso Longare, furono trovati sedimenti profondi di alluvioni caratteristiche al Brenta; un altro ramo, con direzione verso mezzogiorno, doveva volgersi a Padova, che poi avrebbe abbandonata.

Così il Bacchiglione, «risorgiva, forse, di un torrente scomparso», nei primi quattro secoli dell'era volgare attraversava Padova in quella zona che si chiamò Prato della Valle, finiva alla laguna di Chioggia per porto Edrone, dove sfociava l'Adige, un tempo, toccata Este. Verso il quinto secolo entrava in Padova verso quella che si chiamò Porta Saracinesca, si dirigeva a Pontelungo e Porto Brondolo. E l'Adige dalla cui valle discese, forse nell'età del bronzo, il popolo delle terremare che dal Garda dilagò sino al golfo di Taranto, quando le famiglie lacustri, calate dalla Svizzera, distendendosi sino al Po, oltrepassavano da un lato il bacino di Ivrea, dall'altro raggiungevano la valle del Chiese — per molti secoli fu un fiume «vagante», sinché non lo costrinsero gli argini che, però, per la copia del materiale di alluvione, resero pensile il fiume. Esso, a valle di Legnago, è alto sulla pianura per più che quattro metri, rendendo faticosissimo l'inalluvamento dopo le piene, quando le acque sovrastano anche di sei o sette metri. Ma a scaricarle aiutano le filtrazioni sulla destra del fiume che rendono paludose le valli grandi veronesi fra l'Adige e il Tartaro, verso cui si formò una strada nel secolo XV colmata nel 1838; e aiutano i due alvei minori di Castagnaro e dell'Adigetto formatosi, per un terremoto, tre secoli

dopo l'alluvione del 588 che mutò il corso inferiore dell'Adige.

Tra i fiumi del Veneto costituisce, militarmente, un serio ostacolo idrografico l'Adige per la sua portata d'acqua che nella pianura va da un minimo di 100 mc. a un massimo di 2500, per la sua direzione, entro i confini del Regno, prima perpendicolare, poscia parallela al Po (650 km.); che gli permette, nel primo tronco, di addoppiarsi con la linea del Mincio, formando una fronte inespugnabile, quando si parino gli aggiramenti dal Trentino; nel secondo di addoppiarsi col Po sbarrando la via d'invasione all'Italia appenninica.

Gli altri fiumi, specialmente i maggiori, poichè i minori, come il Corno-Stella, il Sile, il Lèmene sono di risorgiva, debbono, cioè, la loro origine alle polle zampillanti, alla base dei conoidi, nella zona acquitrinosa separante la pianura alta dalla bassa corrispondente, nei grandi fiumi, circa alla zona in cui cessa il letto ghiaioso e comincia l'arenoso — sono per la maggior parte dell'anno in magra, quindi guadabili. E si può comprendere tra essi anche il Piave la cui qualsiasi forza « si misura sul termometro e sul pluviometro », come ribatteva il Fambri, molti anni or sono, al Gandolfi che esaltava il valore strategico di Treviso, forza del Piave. Di più, si prestano tutti all'aggiornamento attraverso i monti, per le successive valli fluviali e per le numerose vie fiancheggianti, non escluso l'Adige che può esser minacciato dalla valle del Chiese o dal Garda, per cui un ufficiale di marina, il Bonamico, sin dal 1881 consigliava di studiare un tipo di « cannoniera » trasportabile dalla laguna, imitando Venezia che, nel 1458, lungo l'Adige e per 13 chilometri attraverso i monti, poté trasportare sul Garda circa trenta tra galee e fregate. Le strade di Valtellina, di Val Camonica, di Val Sabbia sboccano in Italia su una fronte di più di 140 km. Lungo la valle dell'Adige attraversano la frontiera due rotabili, una via ferrata, e altre strade mulattiere che scavalcano il monte Baldo e i Lessini. Cinque strade convergono dalla fronte Rovereto-Toblacco, di circa 200 km., verso la fronte nostra Schio-Vittorio di 95 km., da Rovereto scendendo a Schio (50 km.) per la Vallarsa, da Caliano a Piovene per la Val d'Astico (circa 50 km.), da Trento a Bassano per la Valsugana (87 km.), da Egna e Cernuda (150 km.), da Toblacco a Vittorio (123 km.). Due strade, attraverso i monti, sboccano nel Friuli orientale, a 38 km. di distanza, l'una ad Ospedaletto pel Fella-Tagliamento, l'altra a Cividale pel Natisone. Per dieci strade carrozzabili dal basso Isonzo si piomba nella pianura friulana (Perrucchetti).

Dicemmo che i fiumi veneti son facilmente guadabili: e purtroppo lo insegna la storia nostra più recente, tragicamente ammonitrice. Il Natisone e il Torre sono gran parte dell'anno asciutti. E da gran tempo, come l'antica Commissione permanente per la difesa dello Stato proponeva di sbarrare la strada del Pulfero, cioè la valle del Natisone, a Stupizza, quella della Pontebba, cioè la valle del Tagliamento, a Ospedaletto — così il Perrucchetti consigliava di munire la nostra porta friulana appoggiandosi alle alture di Bùttrio, estremo sprone carnico nella valle del Torre, e ai monti di Cividale, nel bacino del Natisone, da una parte, dall'altra alle lagune; mentre quattro anni innanzi, nel 1880, avea proposto di formare un campo trincerato di 20 km. di diametro, racco-

gliendo in un canale, lungo la fronte dello sbarramento, le acque del Friuli orientale.

Il Tagliamento nella campagna franco-austriaca del 1797 fu attraversato di sorpresa, nel tronco inferiore, da Duphot e Murat seguiti dalle loro divisioni, « ciascun reggimento... col secondo battaglione spiegato e il primo e il terzo in colonna a distanza di pelotone »; nel tronco superiore, il giorno stesso (16 marzo), a S. Daniele, da Massena che si impadroniva del passo della Pontebba. Nella campagna del 1809 (aprile), con la stessa facilità l'esercito austriaco vinceva il fiume, respingendo l'esercito del principe Eugenio anche oltre il Piave, che non fu tenuto malgrado le istanze di Napoleone. E prima della grande guerra, consci del pericolo, corrispondentemente alle opere austriache organizzate presso Tarvisio per sbarrare l'accesso dal medio Tagliamento alle valli della Sava e della Drava — si difese l'alto Tagliamento ad Osoppo. Così si allestirono opere sul basso corso, dinanzi a Monfalcone e Gorizia, per parare l'urto frontale dalla formidabile linea di radunata austriaca, Villacco-Lubiana-Trieste, alla quale il colonnello Vagliati, anni or sono, dimostrava utile opporre, per evitare un'azione di rovescio dal Piave e dal Brenta, una piazza di guerra, fra Piave e Tagliamento, munita a Conegliano, Pordenone, S. Vito, Portogruaro, S. Donà di Piave (Tragni).

Fra Piave e Tagliamento, un esercito invasore trova l'ostacolo naturale della Livenza, un fiume con poco più di 100 km. di lunghezza, navigabile per tre quarti del suo corso, che nasce da sorgenti carsiche ai piedi dell'altopiano del Cansiglio, tocca Sacile, riceve a Motta le acque del Meduna fiume torrentizio, corre a Porto S. Margherita quasi parallelo al Piave di cui appare, col Meschio, la corda nella curva ch'esso percorre da Belluno al Montello. Sin dal 1871 la Commissione di difesa propose la preparazione di una piazzaforte a Sacile e di una testa di ponte a Motta. Non se ne fece nulla. La Camera respinse il progetto dopo la relazione per la difesa continentale del deputato Bertolè Viale che citò Napoleone poco propenso alle fortificazioni utili al nemico diventatone padrone, e sostenne che, sbarrando bene i passi da sinistra, tenendo fermo alla destra, facendosi forti per mare e per terra a Venezia, trincerandosi a Mestre, munendosi a Brondolo per assicurare le comunicazioni con Bologna — allora « anche le linee fluviali a qualcosa servono alla tattica ». E le sue parole suonan oggi con immutata forza di verità.

Tuttavia, più tardi si attuò la preparazione militare del Cadore che un tempo, per risparmio di spesa e pel principio imperante che sulle strade alpine le fortificazioni non fossero utili che a ritardare l'avanzata nemica, si proponeva consistesse in un forte di sbarramento a Castellavazzo. Si fecero opere in zona di Val Piave, tra Feltre e Belluno, presso Pedavena, Pieve di Cadore, Agordo difesa anche al Pontetto, che parvero riparare a sufficienza il fianco di un esercito in difensiva sulla Livenza, il quale avrebbe costretto il nemico in una zona nè ricca nè favorevole. E sin dal 1884 anche si decretarono di pubblica utilità le espropriazioni necessarie per la preparazione difensiva, dallo sbocco in pianura alla laguna del Piave il cui alto corso poscia venne munito, a sinistra, dal « ridotto del Cadore », con valore offensivo verso l'alta Drava, a destra con le opere tra Valsugana e Cismone in continuità con quelle di Val Leogra e S. Pietro a protezione dell'alto Astico, fiancheggianti i Lessini. Così a colpire di fianco e alle spalle un'a-

zione nemica dal Piave tendente al Brenta, si sistemavano il fronte a mare di Venezia, in appoggio alla flotta, il fronte a terra col campo trincerato di Mestre. Tuttavia, l'attacco frontale del Piave non poteva non apparire pur sempre minaccioso, pei molti e facili guadi del fiume che permisero al Nugent, nel 1848, una marcia vittoriosa, al Beauharnais, nel 1809, di passarvi retrocedendo, di ripassarvi avanzando; e a Napoleone, dando relazione del passaggio della divisione Guyeux a Ospedaletto (1797), dove il livello era «dei più alti», quando il fiume non era «magro», suggerivano il racconto festevole del salvataggio di un tamburo compiuto da una vivandiera a nuoto, unico rischio dell'azione, non essendosi gittati i ponti per non perdere tempo e giunger tosto al Tagliamento, occupate Conegliano e Sacile (Fambrì).

È il Mezzacapo, nei suoi «Studi topografici e strategici sull'Italia», già aveva suggerito, non solo che, per mezzo di opere alla foce, di facile difesa per la natura dei luoghi, si ottenesse di praticare inondazioni, e sopra Feltre si munisse lo sbocco dei monti; ma che si innalzasse altresì, il livello del fiume arginando le sponde. Aggirato dai monti il Piave, lungo la Valsugana, attraverso l'altopiano dei Sette Comuni, da Val Terragnolo e dalla Vallarsa che immettono ad Arsiero e a Schio, puntando verso Vicenza; aggirato dal mare se la flotta non provvede sufficientemente alla difesa di Venezia — potrebbe dirsi perduta anche la linea del Brenta di cui la chiave è Bassano, dominante il ponte del Ferracina, che, fiorente nel Medio Evo e sotto il dominio veneziano, decadde nell'epoca napoleonica quando, dal 1795 (allorchè vi scendevano gli austriaci per accentrarsi a Mantova) al 1813 può dirsi che ogni anno passassero truppe pel Canale di Brenta, o in marcia vittoriosa o in ritirata. Comoda strada d'invasione in Italia — già i romani, di cui furono trovate molte lapidi in Val S. Floriano, misero in comunicazione il Canale di Brenta con la Via Claudia a Trento passando per Ausugum (Borgo); e lo munirono con fortificazioni in Val d'Astico, presso Pedescala, con un castello sul m. Pauso di Maròstica, con opere sul monte Bastia presso Solagna, e sul monte omonimo a tre chilometri da Enego.

Nè la Repubblica Veneta sembrò pregiar meno il soggiorno ambito degli Ezzelini che rendevano inespugnabile il castello di Maròstica, poscia fulminato dal Mocenigo (1510) — poichè, scioltesi il dominio dei Visconti, ai Sette Comuni che le cedettero il loro altipiano, conservò privilegi e franchigie goduti sotto gli Scaligeri e i successori, per adescarli a preferire il dominio veneto a quello del Vescovo di Trento o dei duchi d'Austria che, attraverso il loro territorio, sarebbero discesi in Italia. E così accadde, quando Venezia, pur vincitrice (1420) di Sigismondo di Ungheria, non curò i suoi diritti sulla Valsugana feltrina conculcatile dall'Austria più con la scaltrezza che con la forza, tanto che nel 1487 per la Valsugana e per la

depressione di Arten scesero truppe tedesche a minacciare le rive del Brenta e del Piave; e scese Massimiliano nel 1509, malgrado il sacrificio di 1000 alpigiani allo sbocco della Val Portule in Valdassa.

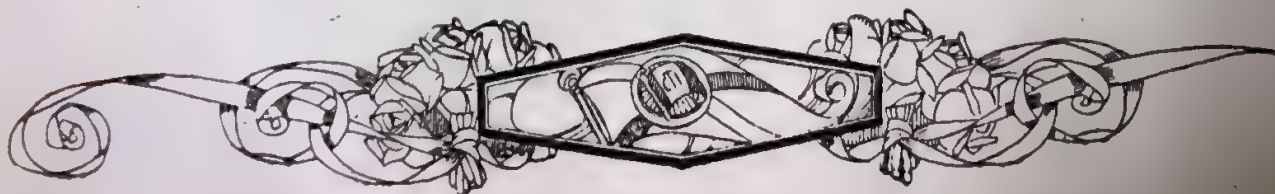
Linea avanzata il Mincio per una invasione da occidente — possono dirsi il Brenta e il Piave, da oriente, linee avanzate dell'Adige, il fiume storico d'Italia che vide i fasti di Decio vincitore di Filippo, di Costantino vincitore di Massenzio, di Teodorico signore a Odoacre, mentre «tra l'erulo eccidio passavan su i carri — diritte e bionde le donne amale — entro la bella Verona». Arcole, Rivoli, Caldiero segnano le tappe napoleoniche; Santa Lucia, Sommacampagna, Custozza, Villafranca sorgono nomi evocatori degli ardui fati d'Italia, quando l'unità nazionale brano a brano si componeva nel fuoco delle battaglie.

E se un tempo non si temette che un'invasione dall'Adige, la cui valle fu detta appuntarsi al cuore d'Italia come una spada — anche non si omisero opere e rafforzamenti che ne parassero la minaccia. E si usufruì ciò che aveva fatto l'Austria, quando collegava Verona, la ridente florida munita città preromana, in un sistema di campo trincerato con Peschiera, Legnago, Mantova. Si conservarono i 18 forti che la proteggono sulla destra dell'Adige. Si rinforzarono quelli sulla sinistra e i due interni, formando un sistema formidabile con le opere di Pastrengo e di Rivoli, cui corrisponde lo sbarramento di Rocca d'Anfo, allo sbocco della valle del Chiese.

Ma il valore complesso di un fiume, strategico, tattico, logistico, come linea ostacolo e come linea di comunicazione che può svilupparsi parallela alla direttrice delle operazioni, quindi appoggio d'ala o elemento disgiuntivo se nell'interno della regione; o può svilupparsi perpendicolarmente, costituendo una linea di difesa strategica, una linea di copertura (C. Porro) — dipende da troppe e varie condizioni naturali della linea fluviale, o permanenti, o periodiche, o improvvise, oltrechè dalle opere artificiali di rafforzamento, perchè sia precisabile. D'altra parte, se la situazione prevedibile può essere sfruttata dai piani di guerra meditati nei più oscuri, ma talora più fattivi dettagli — tutto è vano senza l'abile, pronta, nitida attuazione che si piega alle leggi, ai principi, agli assiomi militari, e ne scioglie la compatta rigidità interpretando l'improvviso delle cause continue.

E nessuna forza è più decisiva, nessun ostacolo più fiero, nessuna compagine più resistente, più dura, più inattaccabile della coesione morale di un esercito che è tutto pronto alla vittoria, che la sospinge di balza in balza, da cuore a cuore, di sacrificio in sacrificio, pronto tutto a perire, ma fermo, aggrappato, insormontabile. Nessuna barriera, nessuna muraglia è più formidabile di una muraglia umana radicata alla terra, alla sua terra benedetta che il nemico non può contaminare.

PAOLO REVELLI.





LA RICREAZIONE DEI MUTILATI.

OFFICINE ED ARTEFICI

Vivere militare est.
(SENECA).



ANDAVANO una volta i guerrieri muniti di corazze, e i conduttori interrogavano le stelle prima di decidere l'ora della mischia, e si munivano i soldati di amuleti, e portavano appesi al collo i sacri talismani di Marte, e si ungevano del magico unguento di Paracelso! E v'era in codesti pregiudizi ai quali credettero anche famosi Duci, qualcosa che incalzava i soldati, e che donava loro una fede: poichè, dall'astrologia, dall'alchimia, dalla magia, scaturiva pure una misteriosa forza, che li accompagnava nell'ora del pericolo. Da che la scienza ha fugato il pregiudizio, la forza scaturisce soltanto da più alti ideali. Chè, se taluni dei nostri soldati portano al collo una medaglia o una immagine, è soltanto per una morbida idea sentimentale e religiosa alla quale è legato il ricordo di un viso lontano e caro, e quello delle dolci nenie dell'infanzia. Ma nessuno di essi si attende da magiche formule o da oscure invocazioni una qualsiasi salvezza. Epopea di cosciente grandezza, codesta che attraversiamo, epico periodo materiato di luce e di eroismo quale forse non si riscontra risalendo il corso dei secoli. I nostri soldati che oggi scendono in battaglia non sono sorretti che dalla loro fede, quella che nasce dalla chiara consapevolezza del diritto per il quale combattono e del dovere che in questo momento la Patria loro impone. E il dovere che assolvono eroicamente, e il diritto che di-

fendono costa loro il sangue, la vita, e sull'altare della nuova grandezza italiana essi depongono i sogni di cui pur s'allietta la loro giovinezza, ed offrono, con la coscienza dell'offerta, il sacrificio dei loro affetti, delle loro speranze, per una speranza più vasta che porta il nome di Libertà.

Se Voltaire vivesse le ore di questa guerra, forse modificherebbe i suoi concetti pessimisti sulla Storia, e non direbbe più ch'essa non è « que le tableau des crimes et des malheurs! » Egli potrebbe appropriare questa sua frase ai nostri feroci nemici, ma per noi e per i suoi fratelli di Francia dovrebbe pur dire che la Storia raccoglie i più sublimi gesti di coraggio e di eroismo.

Ai soldati che muoiono noi erigiamo tombe, e ad essi consacriamo lacrime, lodi e rimpianto, e per essi i posteri scriveranno pagine eterne. Per quelli che tornano con le loro carni lacerate, non basta il pianto: lo spettacolo della miseria viva, assai più tragica della morte istessa, reclama dai forti, dagli studiosi, dai buoni, un maggior contributo di energia e di attività, affinchè nel limite delle possibilità umane, il danno e il dolore, nati dall'eroismo, colpiscano il meno possibile i soldati e la società. La scienza e la carità, prendendosi la mano, tentano con tutti i mezzi loro concessi, di frenare il dilatarsi delle sventure create da una guerra che si combatte coi mezzi più formidabili, inventati apposta per una distruzione completa, assoluta, e contro i quali la scienza si erige con paziente ostinazione, per sanare e per ridonare al mondo il suo equilibrio: e l'equilibrio non si ottiene che ripristinando l'ingranaggio delle umane attività.



SALA DELLA LAVORAZIONE DEL LEGNO.

Gli scienziati, gli enti morali, la beneficenza hanno specialmente rivolta la loro illuminata e generosa attenzione ad una delle maggiori sventure portate dalla guerra: quella che colpisce i mutilati: i quali per il loro numero purtroppo grande costituiscono una categoria di uomini che sarebbero destinati ad uscire dal grembo sociale o a viverci male, con umiliazione e con la rinuncia ad una individualità, se il soccorso della scienza non li sottraesse al dolore e all'inerzia. Precisamente sulle colonne di questa *Rivista* parlammo già del Rifugio Fanny Finzi-Ottolenghi che rappresenta l'asilo più sereno e più scientificamente organizzato che si possa immaginare per dar ricovero e assistenza ai soldati che dai campi di battaglia giungono a noi nelle condizioni più disastrose. Oggi parleremo più precisamente dell'Officina Nazionale di Protesi, che sorge in territorio annesso al Rifugio, e che si è prefissa l'alto compito di fabbricare arti artificiali, apparecchi di protesi in genere, e di offrirli ai mutilati al solo prezzo di costo. Diciamolo subito: l'Officina di Gorla I, l'unica riconosciuta in Italia come Officina Nazionale, è tutto quello che di più completo e di più perfezionato si possa immaginare riguardo alla Protesi. Neppure la Francia, che ha fatto e fa tanto per i mutilati, vanta un'Officina simile a quella che sorge a pochi passi da Milano. Fin dall'inizio l'Officina di Protesi si è messa in grado di fabbricare apparecchi di tutte le qualità, dai tipi di legno uso americano a quelli di fibra e di cuoio.

La ricchezza del suo materiale tecnico, i vasti mezzi di cui dispone, la modernità delle vedute scientifiche, pratiche, l'organizzazione perfetta, fanno di questa Officina una delle manifestazioni più grandiose e più benefiche dell'attività nazionale; e il pubblico deve conoscere questo nuovo e ormai riuscito sforzo messo tutto a vantaggio dei nostri bravi soldati, e dell'avvenire sociale del nostro Paese. Nel visitare l'Officina pare veramente impossibile che qualche attrito campanilistico abbia tentato d'intralciare un'impresa così grande, ispirata a concetti così altamente umanitari. Riconosciamo invece, col compiacimento che deve nascere in noi da ogni riuscita impresa, che l'Officina Nazionale di Protesi, sorta accan-

to alla tumultuosa e palpitante Milano, è opera degna della nostra Italia e degna dell'eroismo di cui s'abbellisce la sventura dei nostri soldati. E vada una parola di plauso e di riconoscenza a Tomaso Bertarelli, che tanta energia generosa ha impiegato perchè lo sforzo toccasse la sua vetta, e al dottor Riccardo Galeazzi che dirige l'Officina, così come dirige il Rifugio, e che dona la quotidiana opera sua senza nessuna mira o interesse personale, e dona altresì la sua febbre e la sua ansia che non sono meno preziose dell'illuminata sua opera scientifica.

Ma entriamo col dottor Galeazzi nell'Officina e tentiamo di farci un più chiaro concetto di ciò che sia la Protesi. Diremo intanto che per raggiungere lo scopo di avere dei lavori perfetti l'Officina specializza i suoi

operai, in modo che una razionale divisione di lavoro venga a costituire dei reparti per ciascuno dei quali s'impiegano sempre i medesimi operai, molti dei quali sono dei mutilati, già nelle condizioni di riprendere il loro mestiere, o di addestrarsi in un nuovo tirocinio.

Ed eccoci nella vasta sala delle macchine pulsanti, dalle quali escono gli arti artificiali. No, nulla di macabro o di raccapricciante! La guerra che ci ha trascinati davanti alle più spaventose miserie e deformazioni, ci ha imposti i rimedi per non soccombere dinanzi alla sventura istessa. Il pubblico dunque deve ormai famigliarizzarsi — ispirato sempre da tutta la pietà e da tutta la bontà che nasce dalla dolorosa considerazione di codeste necessità ortopediche — cogli apparecchi.

L'istintiva repulsione che gli arti artificiali generano in noi deve a poco a poco attutirsi: dobbiamo pensare che essi sono ormai legati alla nuova vita e al nuovo pensiero degli uomini risorti all'attività e alla coscienza di sé. Le braccia e le gambe di legno o di fibra non devono essere più qualcosa di inanimato e di gelido: essi vivono accanto al respiro dei nuovi lavoratori: c'è dunque in essi un ideale calore, e una specie di riflessa sensibilità. La macchina e l'uomo s'aiutano a vicenda per riprendere il corso normale dell'esistenza; bisogna dunque che noi impariamo ad amare nel-



SALA DELLA FORGIA.

l'uomo ricostruito anche quella parte meccanica che vive della sua vita, a cui egli impone una volontà sua per la quale il freddo acciaio e l'arida fibra acquistano miracolosamente una vitalità, un sono, un'azione. E veramente qualcosa di stupefacente, qualcosa che dà un meraviglioso capogiro, questa considerazione di una forza quasi pensante che anima la materia morta, la quale pare abbia a un tratto un grido, se la si ponga al servizio della mente dell'uomo. Dal momento in cui una gamba artificiale cammina, dal momento in cui una mano di legno afferra e lavora, noi non possiamo più considerarla coi criteri a cui ci aveva abituati l'ortopedia estetica, che nei tempi passati aveva l'unico scopo di velare la miseria senza ridurre l'attività. La guerra oggi ha imposto che il trionfo dell'ortopedia fosse soltanto nel ridare la possibilità del lavoro a chi l'ha perduta.

E poichè questo scopo — nei limiti umanamente possibili — è raggiunto, poichè gli uomini ricostruiti camminano veramente, e veramente lavorano, bisogna pur imparare a chi-
narsi senza ribrezzo sui meccanismi dai quali dipende il ripristino dell'ingranaggio sociale, il pulsare delle officine, il rifiorire dei campi nuovamente coltivati, e forse una serenità per tutti quegli uomini che si credevano smarriti in un buio senza scampo.

Ma lasciamo parlar il dottor Galeazzi: noi guardiamo l'Officina con occhi ideali; ascoltiamo il pensiero dello studioso, per quello che riguarda la costruzione degli apparecchi: altrimenti egli ci potrebbe ammonire con Orazio e dire, lasciandoci alquanto mortificati: «Sumite materiam vestris qui scribitis aequam viribus».

Noi dunque lasciamo descrivere:

«La perfezione di un apparecchio di protesi od ortopedico oltre che dal modo onde le singole parti sono lavorate, e dall'oggettiva struttura dell'insieme, va misurata dall'adattamento di esso all'arto deformato o al troncone dell'arto mutilato. In tanto l'apparecchio è perfetto in quanto meglio serve a chi lo deve indossare, e più agevola il raggiungimento dello scopo per cui viene indossato. Non può quindi sfuggire a nessun osservatore, per quanto superficiale, l'importanza che ha in una officina di protesi la copiatura, la riproduzione esatta dei mode-
li»



SALA DELLE MACCHINE.

in gesso, calcati sul moncone o sull'arto deformato.

L'Officina di Gorla ha studiato e costruito macchine ed attrezzi che consentono la copiatura e la riproduzione esatissima dei modelli. Sono tre le macchine di cui l'officina dispone e che garantiscono in modo assoluto nelle copie e riproduzioni la identità della forma e delle dimensioni. La prima serve alla sbazzatura del tronco di legno ed è costituita da una fresa che segue i profili del modello, intacca ed asporta quanto v'ha di superfluo nel tronco, fino al punto in cui esso ha preso la forma e la misura del gesso. La seconda macchina, rettificando più minutamente la superficie, ripulendo e levigando, perfeziona anche dal lato estetico l'opera della prima. Dalla terza macchina viene compiuta l'opera più importante. Con essa infatti, quando sia da costruire ad esempio un gambale od un cosciale di un sol pezzo per arti di Protesi si vuota il blocco di legno già sagomato nella superficie esterna. La macchina riproduce negativamente, cioè in forma incavata, tutt'occhè che di positivo, cioè in forma rilevata, fu colto nella parte calcata col gesso».

Ed ecco uscirà dalle macchine, ridotte dalla forza di un pensiero vigile, alla massima perfezione che si potesse fin qui sperare, le gambe che costituiscono il novello patrimonio di movimento e di attività per i mutilati. L'Officina di Gorla si trova nelle felici condizioni di poter fabbricare una cinquantina di arti al giorno: potrebbe dunque agevolmente fornirne a tutta l'Italia. È chiara l'importanza che questa Officina avrà anche dopo la guerra, poichè è purtroppo vero che i mutilati avranno bisogno per tutto il corso della loro vita, dell'assistenza scientifica, per ogni necessità, modificazione o sostituzione dell'apparecchio.

Affinchè i profani si facciano un'idea chiara del procedimento scientifico seguito perchè il mutilato possa liberamente camminare, aggiungeremo che è necessaria una preparazione del moncone al definitivo apparecchio, al quale soltanto si giunge dopo un progressivo adattamento ad un apparecchio provvisorio, sull'impronta del quale si costruisce l'apparecchio che poi dovrà definitivamente adoperare il mutilato. Abbiamo inol-



SALA DEI PULITORI E NICHELATORI.

tre gambe da lavoro, da fatica, e gambe costruite per il solo uso del canunino, e gambe adatte per muoversi in salita e in discesa, e ciascuna di queste costruzioni rappresentano uno speciale studio, e l'applicazione di concetti e di criteri e di principi diversi e nuovi che si modificano e subiscono delle variazioni a seconda delle speciali e particolari necessità.

Occupiamoci un pochino del braccio e della mano. A proposito del concetto della costruzione delle mani artificiali, una cronaca di molti secoli or sono narra di un Duce che perdette le mani sul campo di battaglia. Disperato perchè non poteva più guidare i suoi soldati alla mischia, e tenere le briglie del suo cavallo andò da un Francese pregandolo che gli fabbricasse delle mani artificiali, e il Francese glieli fabbricò di ferro, sicchè l'eroico condottiero scese di nuovo in battaglia, tenendo le redini con le due mani di ferro. La cronaca di quei tempi dice ch'egli uscì vincitore.

È certo però che nella protesi della mano e del braccio le difficoltà sono molto maggiori. Dal Graeff, allo Charrier, al Mathieu, al Robert, e al Collin, i principi per la costruzione delle braccia e delle mani non sono molto mutati. Diremo anzi che per le mani prensili gli ortopedici moderni si riferiscono ancora all'antico principio messo in pratica dal Graeff, secondo il quale principio « si lascia libero il moncone del braccio mutilato nei movimenti che ancora gli restano, e le articolazioni del gomito e delle dita vengono comandate da traenti fissate in altre parti del tronco. Si possono per tal guisa sfruttare le modificazioni di atteggiamento delle spalle, la distensione del tronco nei vari sensi, tutte le forze insomma in eccedenza e i movimenti delle parti sane ».

Pure qualche modificazione e qualche progresso è stato fatto, e c'è da credere che ancora qualche passo si farà per raggiungere il maggior perfezionamento di un arto tanto importante e tanto necessario nelle manifestazioni del lavoro. Diremo anzi che nell'Officina Nazionale di Protesi si attende ad un accurato studio della questione riguardante il funzionamento della mano. Il dottor Galeazzi ci dice in proposito: « Esponiamo un primo saggio di un tentativo che non ci consta sia stato fatto da altri. Se, parlando di strumenti meccanici fosse consentito l'uso delle parole consacrate a significare gli organi viventi, le funzioni e i meravigliosi effetti loro, diremmo che il nostro tentativo mira a produrre nel mutilato la sensazione del tatto. Il concetto informatore dell'apparecchio ideato è quello di trasmettere e far sentire in un punto cutaneo del moncone del braccio del mutilato le compressioni esercitate su un oggetto qualsiasi del polpastrello delle dita artificiali. Ci lusinghiamo che il mutilato, mercè l'educazione, potrà riescire a valutare la maggiore o minore intensità delle compressioni che l'estremità delle dita esercitano sul detto corpo, ad avere un certo senso della pressione, e a distinguere quali delle dita sieno in giuoco. Ecco la struttura del primo saggio: il polpastrello di ciascun dito è fatto di una peretta di gomma debitamente foggiate, la quale, se compressa, aumenta la pressione per il tramite di un sottilissimo tubo, entro una vescichetta fissata in un bracciale, ed a contatto diretto con la cute, o qualora si renda

necessario, con la interposizione di una lamina metallica. Le dita e i rispettivi sistemi di trasmissione sono gli uni dagli altri indipendenti: le vescichette sono piazzate a debita distanza l'una dall'altra ».

Per le mutilazioni parziali della mano l'ortopedico si deve regolare caso per caso. In quanto agli arti da lavoro l'esperienza per ogni individuo, suggerisce le necessarie ed opportune modificazioni.

Certo, non saranno più le dolci, tepide mani che sanno accarezzare, e con gesto buono ammoniscono, placano, incoraggiano, benedicono. Quelle mani sono morte impugnando le armi! Queste son mani nuove, che pur sapranno lavorare, e che perciò avranno un valore immenso se si riflette che nel lavoro sta la ragione di vita di un uomo. E noi le ameremo, anche se dovremo rinunciare alla loro carezza, e le capiremo nel loro sforzo di meccanica e pur viva e palpitante attività.

Ci pare di aver dato al pubblico, che ansiosamente aspetta la soluzione dei gravi quesiti riguardanti i mutilati, un'idea chiara, per quanto sommaria, di ciò che sia l'Officina Nazionale di Protesi. Diremo per sintetizzare che essa è la cucina dalla quale esce, sotto forma di meccanismo, una possibilità nuova di energia e di volontà. La cosa più importante della quale il pubblico deve rendersi conto è che molto, e coscienziosamente e disinteressatamente si fa a profitto dei mutilati della guerra. Questa sensazione che la scienza e la carità non abbandonano i soldati che tornano fra noi colla loro sventura, deve pur sollevare gli spiriti di coloro che attendono la rinascita di tanta gente.

La scienza sospinta dalle nuove tragiche necessità, ha saltato a piè pari, con uno sforzo che ha in sé qualcosa di fantastico e miracoloso, decine d'anni di studio, ed ha concentrato, con la violenza che viene dalla coscienza dei gravi, improvvisi doveri, le sue energie e le sue capacità, intorno alla questione della protesi per risolvere al più presto e meglio gli importanti problemi dai quali dipende un nuovo equilibrio sociale. Aiutiamo la scienza con la fede nei suoi sforzi, e seguiamola con occhio sereno, nella faticosa ascensione ch'essa fa verso più complete conquiste.

Prima di uscire dall'Officina diamo uno sguardo ad una sala, dove accanto alle macchine febbrili, giacciono, nell'attitudine di attesa, innumeri tronchi d'alberi, abbattuti per una quasi inverosimile trasformazione. Erano essi un giorno ricchi di foglie e di rami, eretti e fieri, orgoglio dei boschi! Oggi aspettano nell'Officina di Protesi che una vita nuova, sia pure artificiale, entri nelle loro fibre, affinché, quando saranno trasformati in gambe ed in braccia, essi non si sentano del tutto morti vivendo accanto all'umano respiro, all'umana miseria, e alle rinnovate speranze! I buoni, docili tronchi, sono lì, sdraiati, e pare si offrano volentieri, dolcemente al tormento delle macchine che ne lacereranno le fibre per ridare agli uomini ricostruiti la capacità al lavoro e la capacità a sorridere.

L. ANTONELLI.



Le vie d'Italia



TURISMO NAZIONALE, MOVIMENTO
DEI FORESTIERI, PRODOTTO ITALIANO

I NUMERI DI GENNAIO E FEBBRAIO.

Le Vie d'Italia seguono un'ascesa assai soddisfacente. La loro diffusione ebbe, come si attendeva, a primo d'anno un allargamento assai importante. E da ogni parte si sente che esse acquistano un'influenza sempre maggiore.

Dalla corrispondenza emerge che due punti diversi sono maggiormente apprezzati: la fisionomia di sincerità e di franchezza che informa tutto il periodico e l'interesse destato dalla varietà degli articoli. Un senso di liberazione dalla insincerità che incombe su tanta stampa italiana; sembra sprigionarsi dalle colonne de *Le Vie d'Italia*; di cui ciascuna potrebbe portare, ripetuta sempre, l'epigrafe: essere oggettivi e sinceri.

Certo è più facile farsi voler bene dai singoli, tacendo e lisciando: ma non dal pubblico serio, da quello che costituisce la forza vera nell'opinione pubblica. La grande politica è sempre la politica diritta: gli interessi pubblici non si curano coprendo ma scoprendo. Non si è mai curata alcuna malattia nascondendone i fenomeni al medico: non si è mai guarita alcuna piaga senza disinfezioni e tagli.

E naturalmente il malato stesso, prima riluttante, diventa riconoscente al medico. Perciò speriamo e sappiamo che, a lungo andare, sarà perdonata la nostra franchezza, amata la nostra dirittura, ringraziata, a risultati raggiunti, la nostra propaganda. I rapporti già a quest'ora stabiliti con molte migliaia di lettori di alta intellettualità, ci fanno sicuri che la poderosa propaganda nel campo turistico, iniziata da *Le Vie d'Italia*, sarà fruttifera di un consenso generale, anche se dapprincipio può esservi chi si stupisce dell'atteggiamento così indipendente del nostro periodico.

Ma fu detto sin dal primo inizio: l'indipendenza del Touring è la maggior garanzia della serietà degli interessi che esso difenderà e dell'obiettività delle sue critiche.

La diffusione del periodico è dovuta soprattutto al suo valore persuasivo, alla certezza che esso loda o critica solo coll'unica preoccupazione del bene pubblico.

E lo stuolo sempre crescente dei lettori si domanda: come si sia tardato fino ad ora a creare un organo di questo genere degli interessi turistici. Esso si meraviglia in una certa misura anche, che questi possano dar luogo a tanta varietà di articoli da costituire una lettura vibrante d'interesse.

Eppure vorremmo poter disporre di una mole doppia ed ancora non basterebbe a svolgere la massa enorme di questioni attuali le più disparate, sebbene tutte strettamente attinenti al turismo, che si affollano alla redazione per trovar posto. La competenza dei collaboratori in ciascun argomento trattato contribuisce a dimostrare in ogni articolo un solido fondo di coltura speciale, che ne traspare e dà forza al periodico. Nulla che non sia frutto di sicura conoscenza: anche questo è un canone da cui *Le Vie d'Italia* non prescindono.

Il numero di gennaio, testè uscito, è ricchissimo. Il primo articolo, *Per salvare tre milioni*, è del sottoscritto e sostiene l'inopportunità del progetto di legge Toscanelli, di creare 12 alberghi delle FF. SS. ad Attigliano, Rocchetta S. Antonio, Potenza, Pesto, Sant'Eufemia, Pizzo Calabria, Metaponto, Sibari, Catanzaro Marina, Santa Caterina Xirbi, Licata, Calatafimi. Con la scorta di dieci cartine dimostrative, esso sostiene che alberghi, in quelle località, del tipo è delle dimensioni proposte dal progetto, sa-

rebbero in perpetuo fallimento oltre che quasi tutti inutili. Questo progetto è nato da una proposta Ferraris di fare 100 alberghi delle FF. SS., la quale, a sua volta, ebbe occasione specialmente da un mio articolo nella Rivista del T. su *Gli insegnamenti di un viaggio*. Mai avrei pensato di dovermi schierare contro una derivazione — che io ritengo una deviazione — dalle mie stesse idee!

Per lo sviluppo del turismo invernale in Italia è uno studio del dott. Gerelli, che riesamina la questione alla luce di una bella lettera scritta dal chiaro prof. Monti dell'Università pavese.

Dell'organizzazione del modo di vita dei piccoli alberghi svizzeri scrive G. B. Chiaberto, spiegandone dati di efficienza poco noti e curiosi.

Angelo Tortoreto riassume da fonti freschissime, in un articolo, *L'industria automobilistica americana*, certe caratteristiche di questa, che vengono proposte alla seria considerazione dei nostri industriali. Certo la minaccia americana è gravissima: della Ford si danno alcune cifre del bilancio 1916-1917, sbalorditive ma controllate, tra cui: 2 miliardi di franchi di affari; 785.432 vetture; media di produzione giornaliera 2618 automobili; record di un giorno 3310! Fra poco il mondo sarà ingombro di Ford, se non vi si fa fronte. Sette belle illustrazioni della nuova vita dovuta negli S. U. all'auto completano l'articolo, tra cui una curiosa, presa dall'alto su un breve tratto della crocevia 42^a strada e 5^a Avenue a New York: vi si vedono 88 auto e neppure un cavallo.

La sicurezza sulle ferrovie è uno di quei lucidi e brillanti articoli di Filippo Tajani, in cui l'ex-antico funzionario delle Ferrovie, professore di ordinamento ferroviario all'Università Bocconi e di materiale mobile ed esercizio ferroviario al Politecnico di Milano, dice con chiarezza di questo argomento e formula anche vedute che gioverebbero a un ulteriore perfezionamento della sicurezza.

Dei Congressi e della Esposizione di Monaco si presenta la definitiva organizzazione francese, cui fra non molto seguirà quella italiana, di cui è incaricato il Touring.

Un articolo di una chiarezza, che sembrerebbe in contrasto coi dati tecnici che contiene su *I giganti dell'aria*, ha Errico Bugni, che ne conosce ogni qualità e precisa i

caratteri dei grandi aeroplani, specialmente ora dedicati al bombardamento.

Una quantità di altre questioni sono più brevemente trattate: di ferrovie, di navigazione interna, di automobilismo, di alberghi, di turismo estero e nazionale.

Il numero di febbraio non è meno interessante. Il primo articolo, del sottoscritto, intitolato *Le Società Alpine e gli alberghi di montagna* svolge questa tesi: le associazioni alpine fecero nascere l'industria primordiale alberghiera in montagna, ma non curarono il progresso degli alberghi propriamente detti, sorti più tardi. Questi non interessavano direttamente gli alpinisti, le cui basi d'azione salirono sempre più addentro nelle valli e più in alto. Ora invece il turismo invernale, in cui gli alpinisti sciatori hanno tanta parte, rende necessario anche per essi alberghi confortevoli. Da qui l'opportunità che le società alpine cooperino fraternamente col T. per quella propaganda alberghiera che finora non fecero. Da questa tesi si deducono proposte concrete di un'azione comune, che certo sarà bene accolta dalle società alpine, ed è da augurarsi dia buoni frutti.

Filippo Tajani ha una rapida esposizione su *Il freno*. È, sotto un altro aspetto, ancora la questione della sicurezza sulle ferrovie. Qual'è la velocità a cui i treni possono circolare con sicurezza in rapporto agli apparecchi di frenatura? Qual'è il modo in cui l'arresto si ottiene ora? Il lettore può chiedersi con qualche apprensione se questo sia un articolo puramente tecnico. Sì: nel senso che spiega l'invenzione di Westinghouse, di cui è dato il ritratto, anche con disegni schematici. No: nel senso che le cose sono messe così chiare e per linee così generali, che ogni profano le capisce senza sforzo. E così almeno vi saranno, dopo questa lettura, gli abbonati de *Le Vie d'Italia* che, al serrare dei ceppi di un treno, non si troveranno più così... poco sapienti, da chiedersi segretamente per quale diavoleria una massa di duecento tonnellate, lanciata su un binario a ottanta chilometri, si arresti per incanto in poche centinaia di metri, senza che tutto vada in fascio. Noi verremo a poco a poco spiegando così molti arcani, che restano solo tali perchè non c'è chi ne volgarizzi la semplice tessitura, in quella misura che a tutti può piacere di conoscere e che snobbia utilmente tante... scarsità di scienza.

Le bellezze turistiche degli Stati Uniti d'America è un riassunto gustoso, scritto da Beniamino Gutierrez e bene illustrato, messo in relazione coi mezzi prodigiosi colà creati per avvicinarle. Vi si parla dei Parchi Nazionali, di cui ora si vorrebbe fare un tentativo in Abruzzo. Iniziativa simpatica di cui il T. darà presto notizie.

L'inverno benefico è un denso studio di Giulio Brocherel sugli effetti terapeutici del sole invernale sulle nevi alpine. Anche qui si tratta sì di una volgarizzazione, ma molto seria e molto interessante che chiarisce con tutta semplicità fatti abbastanza noti globalmente ma di cui si ignora in generale la spiegazione: in che maniera nelle alte regioni alpine si facciano cure d'inverno in costume press'a poco adamitico; il perchè dell'azione solare, specifica di quelle altezze, ecc. Eppure questi fatti, hanno generato impianti grandiosi di cui la Svizzera ha qualche esempio imponente, citato nello studio, che costituisce un quadro di ciò che si potrebbe con piena sicurezza di successo avviare rapidamente anche nel Paese nostro, da medici e albergatori collegati.

Un altro studio pieno di nerbo su *La resurrezione delle vie d'acqua e l'Alta Italia*, di Cesare Albertini, merita la maggior attenzione. L'autore, noto per la sua competenza nel vasto problema, ne dà una visione complessiva, rigorosamente proporzionata, che sarà sviluppata ulteriormente da punti di vista strettamente pratici. L'argomento, è di somma importanza pel nostro avvenire: purtroppo noi che fummo maestri ci troviamo ora alla coda di tutte le nazioni civili. Si è destato ora un fervore che farà riprendere il tempo perduto: adesso occorrono opere ed è per spiegare e promuovere queste che *Le Vie d'Italia* portano il loro modesto contributo.

Un'interessantissima bizzarria, di cui però la sostanza è realmente molto seria, è *L'arte di capitalizzare l'immaginazione* di Ferdinando D'Amora, direttore della *Domenica del Corriere*. Non voglio riassumere qui neppure gli scopi dello scritto interessante. Bisogna leggerlo per goderne; molti vi troveranno la fonte di applicazioni pratiche per sé stessi. Altrettanto questo articolo ha un carattere formale di *humour*, quanto positivo e grave è invece quello de *La difesa del paesaggio e dei monumenti*, vero tipo di relazione modello, di uno dei Comitati provinciali del T., quello di Verona. Questo bel documento può servire di esempio. Esso insegna come praticamente si possa svolgere dai Comitati del T. un'azione di benefico effetto. La pubblicazione è un omaggio reso al Comitato Veronese, che seppe trovare la propria strada così bene. L'opera dei Comitati del T. avrà presto un campo di svolgimento reso — purtroppo! — fertile dalla guerra. Che essi vedano qui un eccitamento ad opere proficue.

L'industria dei forestieri nel Trentino: gli organismi locali e l'azione governativa nel passato, è un esame di Italo Scotoni, — l'autorevole profugo, che ebbe colà attività costante nel movimento turistico, — dei mezzi coi quali si cooperava all'importante industria: mezzi che noi dovremo riproporre ed imitare, modificandone l'orientamento secondo le opportunità future.

Anche il numero di febbraio chiude con una gran ricchezza di notizie freschissime nei vari campi del turismo.

Noi non possiamo che eccitare i soci del Touring ad abbonarsi a *Le Vie d'Italia*, certi che essi vi troveranno largo e dilettevole pascolo alla loro intellettualità ed al loro senso di patriottica propulsione degli interessi italiani.

L. V. BERTARELLI.

“LA SORGENTE,,

RIVISTA MENSILE PER L'EDUCAZIONE DELLA GIOVENTÙ

ORGANO DEL COMITATO NAZIONALE DEL T. C. I.
PER IL TURISMO SCOLASTICO

nel suo nuovo elegante formato è stato accolto dal pubblico con attestazione di viva simpatia. Contiene articoli interessantissimi dettati dai migliori scrittori d'Italia ed ha illustrazioni di artisti di gran fama.

Abbonandosi a *La Sorgente* o procurando nuovi abbonati si concorre a 95 ricchi, splendidi doni.

La tenue quota di abbonamento (L. 2,50 per l'Italia, L. 3,75 per l'estero), con diritto d'aver i numeri già pubblicati in quest'anno, può essere inviata o per cartolina vaglia o in francobolli al Touring Club Italiano, Corso Italia, 10, Milano.

La "Pace,, di Chiavenna.

MENTRE per l'Italia e pel mondo intero, oggi più che mai, corre, affannosa ed incerta, la dolce parola *pace*, non pochi volgono il pensiero a meditare su ciò che ne rappresenta idealmente un simbolo, che il destino affidò alla Collegiata di S. Lorenzo in Chiavenna. Si tratta d'un lavoro finissimo d'oreficeria: una lamina d'oro tempestata di mosaici e pietre preziose.

La così detta « Pace di Chiavenna » — una lastra misurante centimetri 40x30 — altro non è che la valva superiore d'un Evangelistario. Sembra sia stata eseguita per contenere una bolla pontificia; ma i più — e fra questi, e simi archeologi — propendono a credere che la valva sia stata offerta ai chiavennesi da un insigne prelato straniero. Vero è che ritenendola la parte superiore d'un messale dovrebbe essere unita all'altra; ma questa manca.

Il cimelio è di valore inestimabile. Consiste in una lamina d'oro di titolo finissimo, fregiata di fogliami e rabeschi meravigliosi. Contiene, divise tra esse da cordoncini, trentasette medaglie in rilievo in tre generi diversi di lavoro, così suddivisi: sedici mosaici di pietre dure, diciassette specchietti di filigrana tempestati di gemme di perle e di rubini, e quattro bassorilievi operati sulla lamina d'oro. Questi ultimi — di lavoro accuratissimo — sono posti alla metà dei quattro lati del rettangolo e rappresentano: quello del lato superiore un *Salvatore* seduto sopra un arcobaleno; a' suoi piedi stanno il sole e la luna; ai lati quattro cherubini; quello sul lato sinistro raffigura l'Arcangelo Gabriele con gigli, e l'opposto a destra, la Beata Vergine in atto d'essersi alzata da un seggiolone di forme speciali; sul mosaico in basso vi è la *Visitazione* con la Beata Vergine e S. Elisabetta. Questi mosaici, tutti di forma ovale, sono contornati da altre dodici medaglie di soggetti svariati. Figurano poi chiare le immagini dei quattro Evangelisti.

Sullo smalto di destra e su quello in basso si legge la seguente iscrizione: *SCA MARIA*. Su quello della *Visitazione*: *PAX VITA*. Intorno al mosaico superiore, vi è anche una iscrizione di notevole importanza tradotta così:

*Vivano in Cristo, e del superbo regno
Cristo rimetti il fabbro, e chi d'aiuto
Fu largo a un'opra di colanto ingegno.*

Bellissima è la croce a sbalzo posta nel mezzo della lamina e racchiusa in uno scudetto del diametro di cent. 11. Questo è contornato da altri 16 più piccoli e di forma circolare legati

fra essi da fili d'oro. In tutto ottantaquattro perle e ottantacinque gemme diverse, compresi tre cammei.

Gli scudetti, per quanto abbiano opali, rubini e smeraldi distribuiti in modo vario, sono però disposti simmetricamente. La gran croce greca nello scudo principale contiene rosoncini ed ha delle filigrane graziosissime.

Intorno alla provenienza di questo sommo lavoro d'oreficeria, molto si discusse all'epoca dell'esposizione Voltiana a Como. Dotti specialisti, quali il dott. Diego Santambrogio e il prof. Santo Monti, dopo profonda discussione convennero che la *Pace di Chiavenna*, eseguita nel secolo XII, proviene d'oltre le Alpi, precisamente da qualche officina Renana (1). Anche il chiaro canonico Vin-

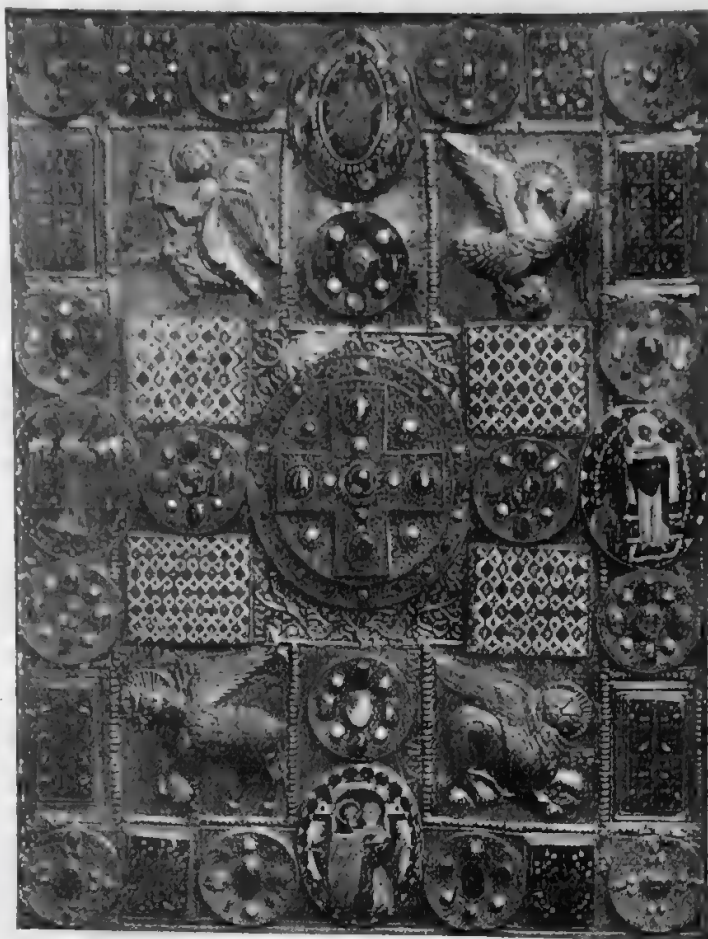
cenzo Barelli vi fece uno studio pregevole tutt'ora inedito.

Di lavori d'un tal genere si conservano in Italia il pallio di S. Ambrogio in Milano, ed un'altra valva completa nella chiesa di S. Maria Maggiore a Capua.

Per l'alto suo valore intrinseco ed archeologico la *Pace di Chiavenna* è giustamente considerata un cimelio preziosissimo. Custodita sempre nella basilica di S. Lorenzo in Chiavenna, attualmente trovasi in Castel Sant'Angelo a Roma.

A Chiavenna essa — simbolo tanto caro — ritornerà presto, non prima però d'aver gettato, su l'Europa e sul mondo, un fascio potente della sua luce vivificatrice di fede e di amore.

GIACINTO CALIGARI.



LA "PACE,, DI CHIAVENNA.

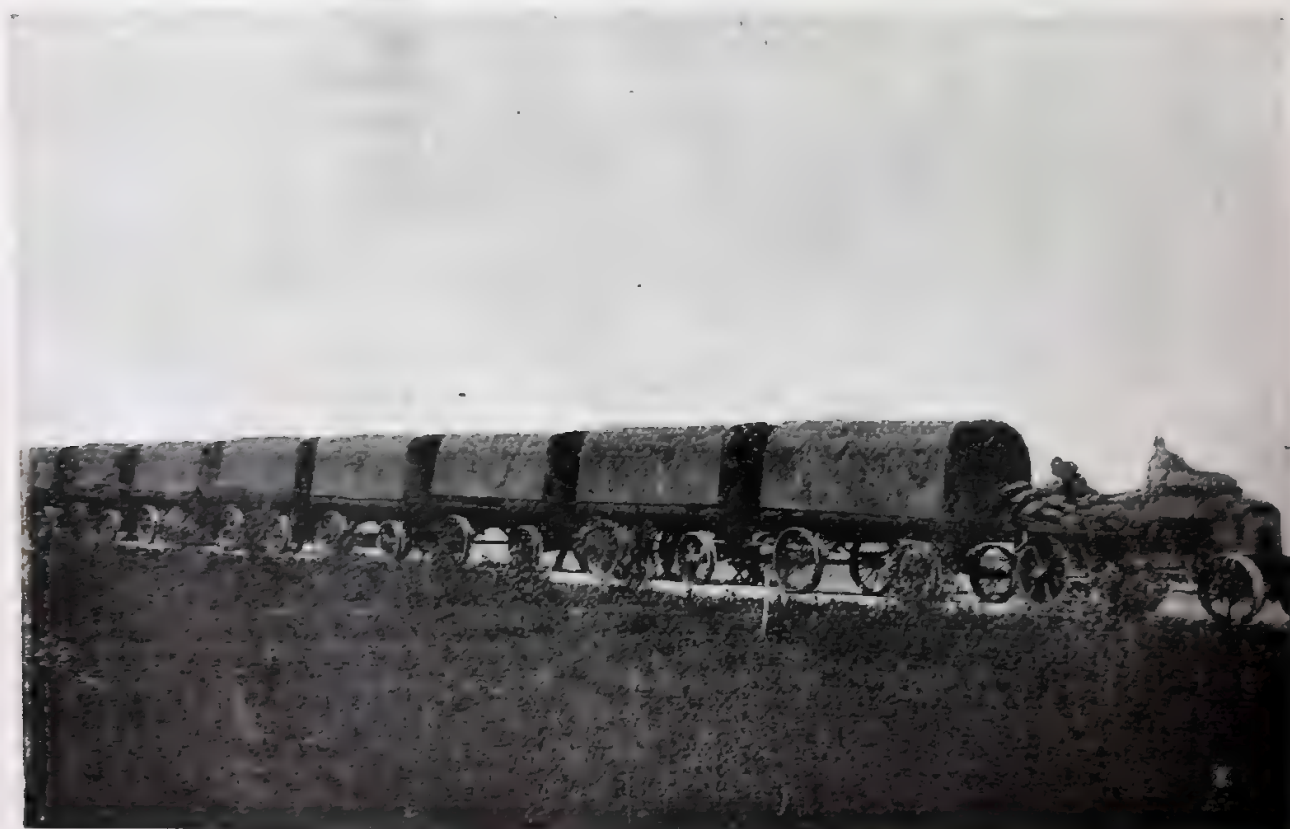
(1) DON SANTO MONTI « La Pace di Chiavenna » Como, Tip. Coop. Comense, 1899. — DOTT. DIEGO SANTAMBROGIO « La Pace di Chiavenna » - La Lega Lombarda, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 20, 21 agosto 1899

I prodigi delle Industrie nuove

LE CONTINUE MAGNIFICHE AFFERMAZIONI
DEI TRENI STRADALI PAVESI TOLOTTI



II. PASSATO: Molta fatica - risultati meschini.



IL PRESENTE: Trasporto di 50 tonnellate con treno stradale PAVESI TOLOTTI.

LA "FIAT," PER I FRANCESI E GLI INGLESI IN ITALIA



UNA TAPPA DELL'ESERCITO FRANCESE A TORINO.

Molte città dell'Italia Settentrionale, da Susa a Padova, hanno visto con letizia ed ammirazione transitare lunghe e solenni colonne di grossi autocarri colmi di soldati e di arnesi di Francia e di Inghilterra, e con orgoglioso compiacimento hanno notato che la maggior parte di quei forti veicoli che erano scesi per i valichi delle Alpi erano di costruzione italiana e portavano sul loro radiatore la marca fatidica di FIAT.

Ma è ben il caso di dire che quello che si è visto, quelle schiere, quei gruppi di autocarri FIAT con soldati e materiali francesi e inglesi che sono stati veduti a Torino, a Milano, a Brescia, ora accampati su una piazza, ora in movimento per le vie, non era che una minima parte in confronto a ciò che è passato quasi inosservato. E inosservato non per indifferenza o perchè a bello studio si sia voluto occultarlo, ma perchè il passaggio era continuo, perchè avveniva di giorno e di notte, perchè si svolgeva per le vie eccentriche delle città.

Transitavano queste auto-colonne alla periferia delle

città nelle ore mattutine, si prolungavano per chilometri e chilometri, sfilavano per ore ed ore, verso le direzioni prestabilite, con un ordine sorprendente, con un regolare assieme di movimenti e di marcia come neppur si riscontra nelle ferrovie.

Non la lunghezza del cammino, non le ardue cime delle montagne, non le difficoltà invernali della strada, non roture nè guasti hanno arrestato o rallentato la gagliarda marcia di questi infaticabili veicoli FIAT, che già in servizio da tempo, presso l'esercito francese lo hanno trasportato ed accompagnato ora in questa campagna d'Italia.

L'unità della fronte è stata così doppiamente realizzata per virtù della FIAT anche con l'unità

del macchinario e ben se ne è sentito il vantaggio nella meravigliosa prontezza con cui si è effettuato questo immenso trasporto di uomini e di materiali degli Eserciti Alleati, i quali presso la FIAT hanno trovato tutto quel concorso di mezzi, di agevolezze, di cure, di ricambi come avrebbero potuto desiderare dalle Officine specializzate del loro paese.



.. INFORMAZIONI ..

Geografia.

— *Primi nuclei italiani in Oriente.* — Sin dal primo mezzo le repubbliche italiane, nel gigantesco duello fra l'Asia e l'Europa, l'Oriente e l'Occidente che ha fra le sue cause prossime non meno che nelle sue conseguenze immediate una maggiore attività negli scambi internazionali del Mediterraneo hanno una parte assai più grande di quella che è stata assicurata, durante la prima crociata, coll'industria dei nobi e con quella dell'approvvigionamento degli eserciti cristiani.

Le concessioni di quartieri, chiese e terreni che Genova, Pisa e Venezia ottengono in Siria nel primo quarto del secolo XII possono dirsi « concessioni... di contenuto essenzialmente fiscale ». Infatti, i loro abitanti seguitano ad essere, in grande maggioranza, siriaci, od ebrei. Ma le necessità amministrative hanno già creato, precedentemente, nei porti siriaci e in Antiochia, i primi nuclei di popolazione italiana. I primi nuclei di veneziani e amalfitani che, verso la metà del secolo decimo, prestano servizio nella flotta del basileus (imperatore greco), sono indubbiamente anteriori alla concessione del 1086 che riconosce, in sostanza, la personalità giuridica della colonia veneta di Costantinopoli. Così i primi nuclei di popolazione italiana che presentano caratteri di stabilità relativa nella zona costiera siriana, si possono riportare almeno agli ultimi decenni del secolo decimo. Nel 1086 Giovanni, vescovo di Amalfi, trova a Gerusalemme due ospizi amalfitani fondati qualche anno prima, fra il 1076 e il 1078 è restaurato in Antiochia, per concessione di Fatimide, il monastero amalfitano di Santo Maria che ha nome di « latina » in opposizione al rito greco. Ma sin dal secolo X esiste in Antiochia la strada degli Amalfitani. E benché la presenza nel porto di Gaffa di un'intera squadra

di legni mercantili genovesi, sia posteriore alla data riferita dal cronista Ingulfo (1063), non vi è dubbio che, innanzi la prima crociata, convogli genovesi accompagnano i pellegrini ai porti siriaci dove sorgono ben presto fondaci di città italiane, che non sono soltanto depositi di merce, ma uffici di informazione e di assistenza per viaggiatori, per pellegrini, e presuppongono, quindi, un primitivo stanziamento di funzionari italiani. Nessuna deduzione sicura sulla data di veri e propri stanziamenti italiani può essere tratta, evidentemente, dalle notizie dei cronisti e dei viaggiatori relative alle prime relazioni commerciali di questa o di quest'altra città marinara, nei vari tratti della costa del Mediterraneo orientale e del mar Nero. Ma dal complesso delle notizie di vario genere che possiamo riguardare come attendibili, si è autorizzati ad affermare che nelle varie aree, nelle varie zone di influsso latino, le prime durature impronte lasciate dall'elemento italiano, più o meno concorde, più o meno omogeneo nelle sue molteplici ripartizioni politiche, sono assai anteriori allo stanziarsi di quelle a cui può spettare il nome di « colonie italiane », benché esse abbiano, relativamente tardi, e solo in parte, caratteri tali, da farle assomigliare alle vere e proprie « colonie di popolamento ». Le varie condizioni politiche, le vicende storiche su cui ha, in determinati momenti, influsso decisivo un elemento etnico che raggiunge per la prima volta le rive del Mediterraneo, o che, per la prima volta, vi acquista un peso preponderante, alterano, nel corso dei tempi, l'entità numerica, la ricchezza, la potenzialità d'espansione d'una determinata colonia.

Le condizioni particolari di posizione geografica e di produzione effettiva o potenziale delle varie aree occupate creano particolari necessità, particolari condizioni di vita alle varie colonie costituite dallo stesso

Fra le più imponenti e colossali fabbriche di biciclette e motociclette dell'Europa primeggia indiscutibilmente la

BIANCHI

dalle cui officine escono annualmente

oltre **45.000** biciclette
„ **2.500** motociclette

Le macchine **BIANCHI** sono montate con gomme

PIRELLI

**PROTEGGENDO E PREFERENDO L'INDUSTRIA NAZIONALE
FARETE ONORE AL VOSTRO PAESE.**

Società Anonima **EDOARDO BIANCHI** - Viale Abruzzi, 16 - MILANO

elemento, figlie della stessa madre-patria, come si può argomentare anche dallo speciale adattamento degli ordinamenti politico-amministrativi della madre patria ai vari ambienti geografici in cui è stanziato l'elemento colonizzatore. Cosicché una valutazione comparativa relativamente precisa dell'importanza delle singole colonie, e quindi del valore predominante che, in una determinata zona d'influenza economico-politico, come sulle rive del Bosforo, assume alternativamente l'uno e l'altro elemento, il veneto e il ligure ad esempio, si può tentare almeno non solo entro ristrettissimi limiti di tempo e meglio ancora per una determinata data, ma anche entro determinati limiti spaziali o geografici.

Ben certo è in ogni modo, che nelle aree dove appaiono particolarmente intensi gli scambi internazionali, dalla fine del secolo decimoprimo alla metà del secolo decimotercio, sulle rive del Corno d'Oriente nella Siria costiera, nel basso Egitto, l'elemento italiano prepondera così decisamente sugli altri elementi stranieri, per numero d'uomini e di navi, per intensità di traffici attestati dai numerosi trattati coll'imperatore greco e coi sovrani musulmani, che il flusso civile italiano appare di gran lunga superiore a quello esercitato da altri elementi etnici. Appare superiore anche quello esercitato dallo stesso elemento greco numericamente prevalente sul Bosforo e temporaneamente in Siria e nel Delta, ossia in quasi tutte le principali aree di scambi internazionali e in aree minori assimilate alle vicende storiche delle principali. Tali, sin dalla prima metà del dugento, alcune isole dell'Egeo e qualche zona della contrapposta riva asiatica, della Grecia centrale e della Macedonia ove i marchesi di Monferrato sembrano creare una « nuova Lombardia ». Tali, sin dalla seconda metà del dugento, la Tauride e il principato di Trebisonda. Tali, sin dalla prima metà del secolo decimosecondo, Cipro oltre Aleppo e Damasco alimentatrici o eredi del commercio di transito del principato di Antiochia e della contea di Tripoli, e temporaneamente, fors'anche qualche area a levante del Giordano, come il paese di Sueta o Saita che fu parte del regno cri-

stiano di Gerusalemme al tempo del suo massimo fiorire, e stendevansi intorno a Meidan, ora Muzerib, ove si teneva annualmente una fiera, probabilmente al ritorno della carovana dalla Mecca. Tali, finalmente, le aree di transito del commercio di Egitto con l'Occidente e con Bisanzio « più de quel de Venezia che del Greco »: Rodi e Creta. Rodi, frequentata da banchieri fiorentini, può dirsi, sin quasi alla fine dell'età medioevale, scalo di tutte le potenze marittime d'Occidente; Creta, dopo il breve dominio di Enrico Pescatore, vassallo del re di Sicilia, si sottomette alla Repubblica gloriosa (1212) da cui avrà il nome di Caudia e il cognome di « Venetia piccola ».

— Numero degli Italiani in Oriente negli ultimi secoli medioevali. — Valutare l'entità numerica dell'elemento italiano in Oriente nei secoli anteriori al presente, è, evidentemente, impresa difficilissima, non solo per la scarsità dei dati che noi possediamo al riguardo, ma anche per le difficoltà di vario ordine che impediscono una valutazione critica di essi, e per l'impossibilità in cui noi ci troviamo di fissare l'importanza che il numero degli italiani ha relativamente alla popolazione totale, e alla popolazione straniera che in un determinato tempo conta una città o una regione.

I dati numerici che noi possiamo credere rappresentino con sensibile approssimazione la verità sono scarsissimi, e si riferiscono generalmente a questa o quest'altra frazione dell'elemento italiano che soggiorna a Costantinopoli: 300 sono i genovesi del quartiere concesso nel 1155; 1000, secondo il cronista Caffaro, sono i pisani che prendono parte all'assalto di Pera nel 1162; 10.000 sono i veneziani nella capitale bizantina quando (1171) Manuele I Comneno ordina che sian tratti prigionieri tutti i veneziani che trovansi nell'impero.

Più scarsi ancora risultano i dati relativi al numero complessivo degli italiani in questa o quest'altra città: 3000 sarebbero, verso la fine dello stesso secolo, XII, i mercanti italiani in Alessandria, poiché a tanti avrebbe insegnato l'arte del computista

TACCHI DI GOMMA

MARCA
STELLA

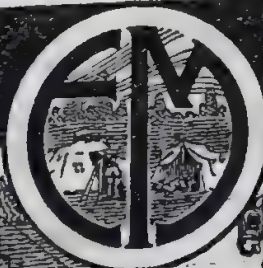
PIRELLI & C - MILANO



TIPO GIREVOLE



TIPO FISSO

TENDE DA
CAMPOCOPERTONI
IMPERMEABILIETTORE MORETTI - MILANO
FORD BONAPARTE 12

Leonardo Fibonacci, l'insigne matematico pisano che apprese dal padre in Bagla (Africa settentrionale), le « novem figurarum Indorum », le cifre indiane dette, più tardi, impropriamente, arabe. Egli nella sua giovinezza, visitò, oltre la Barberia e l'Egitto, anche la Grecia e la Siria, e pubblicò nel 1202 il « Liber Abaci » che reca dati preziosi ai mercanti del suo tempo, sui pesi, sulle misure, sul cambio delle monete, nei vari scali del Mediterraneo.

Corso legale hanno, nei vari scali d'Oriente, i marcucci, i manupani, i ducati, gli zecchini veneziani; i « florent grossi aurei », e, in genere, la moneta pisana e fiorentina; e così i « denari » genovesi accettati nel primo trecento sui mercati di Trebisonda e in Armenia come, un tempo, i tari di Amalfi e di Palermo negli scali d'Egitto e di Barberia. Basterebbe questo solo fatto ad attestare l'influsso italiano in Oriente negli ultimi secoli medioevali, e, indirettamente, la parte preponderante che l'elemento italiano ha fra i vari elementi stranieri.

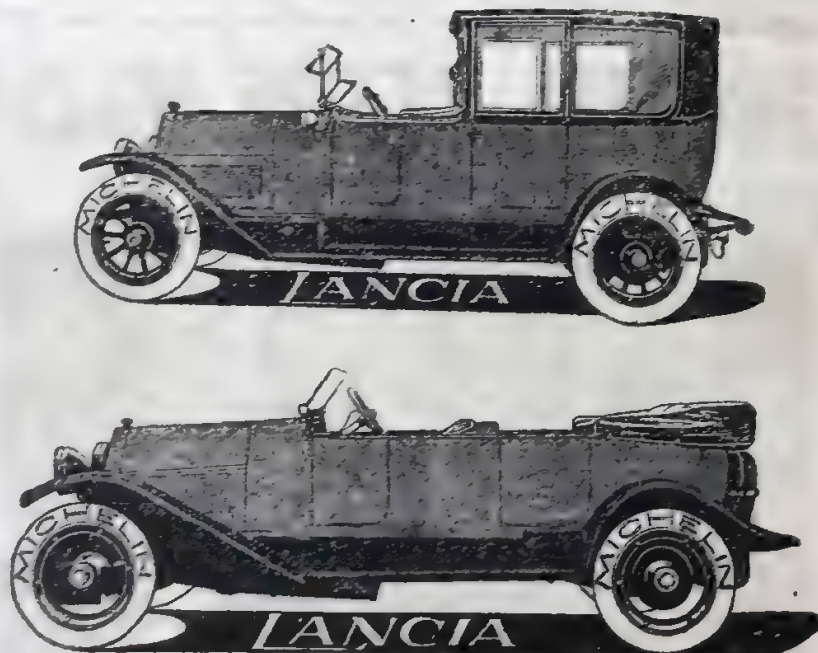
Ai tempi dell'imperatore Manuel (fine del sec. XII), quando il viaggiatore ebreo Beniamino di Tudela (Spagna) raggiunse la capitale dei Comneni a Costantinopoli sono mercanti di Babilonia e di Mesopotamia, della Media e della Persia, dell'Egitto e della Palestina, di Russia e di Ungheria, della Bulgaria e di Spagna, oltre Armeni, Iberi dell'istmo del Caucaso, mercanti turchi e greci del sultanato di Iconium (Asia minore). Ma più numerosi e più influenti sono i mercanti d'Occidente, specialmente italiani, in così grande numero a Costantinopoli ai tempi dell'impero — che i greci se ne vendicano con uno spaventoso massacro (1182), senza risparmiare ne donzelle né fanciulli, neppure i malati dell'ospedale dei Cavalieri di S. Giovanni. E il sultano d'Egitto Bibars, per ovviare al pericolo dell'invasione armata dei crociati, e più probabilmente a quello dell'invasione commerciale dei mercanti, abili a insinuarsi, abilissimi a imperare, restringe e rende impraticabile ai grandi vascelli il ramo di Damietta (Nilo), ancora ostruito nella prima metà del secolo XV, già demolita, allo stesso scopo, la città nel 1250, e rico-

strutta sulle rive del fiume, due leghe più lontano dal mare. E in Siria dove le colonie italiane formano veri e propri « comuni commercianti », che attorno al quartiere cittadino posseggono, nel cerchio di un miglio di raggio, il quartiere rurale, cioè i campi raggruppati intorno a « casali » — i principi degli stati crociati talora cospirano contro la libertà delle nostre colonie commerciali sorte sul loro territorio, esenti da ogni servitù feudale, anche da imposte obbligatorie.

I nostri visconti o consoli o bails trattano, infatti, alla pari coi principi crociati, e hanno i loro tribunali o « curiae ».

— *Vie mediorvali del commercio in Oriente.* — In Siria giungevano tutti i prodotti d'Oriente o per l'Oceano Indiano, il golfo Persico e l'Eufrate; o per Aden e la Mecca; o pel Mar Rosso e il Nilo. Attraverso l'Oceano Indiano dove il commercio era florido, al tempo delle Crociate, come nell'età più fortunata dei Califfi, gli Arabi muovevano incontro ai vascelli cinesi che nel secolo XIII non oltrepassavano l'isola di Sumatra. Da Aden salpavano le flotte mercantili per l'Indocina e la Cina. All'isola di Keoch nel golfo Persico convenivano e si scambiavano i prodotti più disparati, lo zolfo di Persia per la Cina, i broccati di Grecia per l'India, le porcellane di Cina per la Grecia, l'acciaio delle Indie per Aleppo, le vetrerie di Aleppo per l'Yemen, le stoffe rigate dell'Yemen per la Persia, le perle delle trecento peschiere scaglionate lungo le coste del golfo, pel mercato di Bagdad.

A Bagdad, su' Tigri, giungevano per terra le carovane dalla Persia, dal Ferghana sull'alto Jassarte, dal Tibet, dalla Cina. E da Bagdad i prodotti si irradiavano pel mondo intero, lungo le vie fluviali, o attraverso i deserti e le gole dei monti, sulle vie carovaniere. Pel canale da Bagdad, sul Tigri, all'Eufrate, rimontando l'Eufrate sino a Rakka ove si incrociavano le strade carovaniere dell'Asia Minore per Mossul, da Diarbekir per Edessa, risalendo ancora il



FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO VIA MONGINEVRO, 99

MILANO - PIAZZA CASTELLO, 6
Tel. 41-24.

ROMA - PIAZZA VENEZIA
Tel. 35-00.

GENOVA - VIA CORSICA, 1 A
Tel. 15 89.



TORINO - VIA S. QUINTINO, 23
Tel. 41-05.

FIRENZE - VIALE P. UMBERTO, 33
Tel. 31-99.

BOLOGNA - VIA D'AZEGLIO, 35
Tel. 17-29.

fiume sino a Balis, da Balis raggiungendo Aleppo, le merci si riversano in Siria.

Il mercato musulmano di Aleppo, congiunto a quello di Damasco attraverso Homs legata a Rakka nell'interno e a Tortosa sul Mediterraneo, attraverso Hamah con sbocco marittimo a Tripoli di Siria e Gibelitto — avviava il suo commercio su Laodicea e su Antiochia con sbocco al porto di S. Simeone. E a Beirùt e a Sidone, a Tiro e ad Acri, sfociava il commercio di Damasco che era lontana dalle città costiere tre o quattro giorni di cammino.

La via dei traffici dall'Asia all'Europa, per l'Oceano Indiano, per Aden e la Mecca, seguiva, verso la città santa musulmana, la strada carovaniera dei pellegrini, che toccava Mozarib ove si attendeva una folla immensa di mercanti al tempo della fiera estiva. Ma sulla via marittima, dal mar Rosso al Nilo, dal Nilo al Mediterraneo, giungevan più rapidamente e meno costosi i prodotti d'Oriente. Il fiotto dei commerci si incanalava per Aden che riceveva le merci dai paesi dell'Indo, dal Guzerat, dal Malabar, dall'Indocina, dalla Cina. Procedeva verso il mar Rosso creduto un fiume nella prima redazione del racconto di Marco Polo. Incrociava ad Aidab la strada dei navigli che trasportavano i pellegrini d'Africa alla Mecca; a dorso di cammello raggiungeva il Nilo, forse ad Assuàn, più probabilmente a Kus. Risaliva il fiume su barche sino a Damietta, e di qui raggiungeva Alessandria dove, verso la metà del secolo XIII, Venezia aveva due fondaci amministrati da un console.

Dall'Egitto le merci salpavano in Siria attraverso il Mediterraneo; o la raggiungevano, per mezzo del commercio saraceno, lungo la strada interna di Ghôr comandata da due castelli fortificati. Dalla Siria, cristiani e musulmani intrecciavano scambi con l'Asia Minore, la Mesopotamia, la Russia meridionale, la Crimea, dove, a Soldain, Marco Polo possedeva una casa, e Niccolò e Matteo Polo sbarcavano nel 1260, sette anni dopo Guglielmo di Rubruck, con un carico di oggetti preziosi per il Kan di Kipciak. La via per terra dalla Siria raggiungeva Iconium (Co-

nia), la capitale del sultanato selgiucide, nel territorio dell'antica Caria, che sboccava al mare coi due porti di Candelora e di Satalia (Adalia). Candelora era frequente di mercati siriaci; Satalia era abitato da saraceni, greci, ebrei, in speciali quartieri ricinti di mura, e da gran numero di mercanti dentali, specialmente genovesi, che occupavano il sobborgo di Mina, obbligati a chiuder le porte del loro quartiere al cader della notte e durante le preghiere musulmane del venerdì.

Da Iconium, ove, a mezzo il secolo XIII, un genovese e un veneziano avevano il monopolio dell'alcantara, ricchezza del paese, la via dei commerci raggiungeva Costantinopoli: rivale a Bagdad, attraverso l'Asia Minore turca che sboccava sull'Egeo coi porti di Aloluogo e di Palatia. Aloluogo (l'antica Efeso), nel secolo XIV batteva moneta sul tipo dei ducati veneziani; era formata da due città distinte: quella vecchia sullo sprone montuoso che domina il villaggio attuale di Ayasuluk, quella italiana fondata al principio del XIV secolo, lungo la marina. Palatia, sede di un consolato veneziano almeno dal 1355, sorta sulle rovine dell'antica Mileto, era alla foce del Mearandro, un gran corso d'acqua... largo come il Reno, secondo la relazione renana d'Oriente scritta nella metà del secolo XIV.

Da Costantinopoli su cui sventolò il 12 aprile 1204 il vessillo di S. Marco, attraverso i Dardanelli sulle cui rive tre veneziani furono signori di Lampsaco — il commercio mediterraneo fluiva al Mar Nero. E qui approdava a Varna, Mesembria, Anchialos, Sozopolis, possesso dello Czar dei Bulgari o «Imperator de Zagora», grandi mercati granari frequentati dai ragusani prima che dai genovesi e dai veneziani. Approdava al porto granario di Licostomo, alle bocche del Danubio, protetto dalla fortezza di Moncastro sottratta dai genovesi, a mezzo il secolo XV, ai principi della Piccola Valacchia e della Moldavia. Approdava ai porti di Samastro (Amasserah), Sinope (Sinub), Amisos che comprendeva la città turca di Samsun e la città cristiana di Simisso, frequen-

CUSCINETTI A SFERE NAZIONALI

ADOTTATI DALLA R. MARINA DALLE PRINCIPALI CASE D'AUTOMOBILI

Prima
fabbricazione
italiana
di
cuscinetti a s.fere
superiori
per materiali
e lavorazione
ai più pregiati tipi
esteri

SFERE DI ACCIAIO

MECCANICA
DI PRECISIONE



Uno dei Reparti delle Officine di Villar Perosa.

Cuscinetti a sfere
per automobili
e per ogni tipo
di macchina

Cuscinetti a sfere
di grandi
dimensioni
per sottomarini
e trasmissioni

ARMI DA FUOCO

BOSSOLI
PER CANNONI

OFFICINE DI VILLAR PEROSA VILLAR PEROSA
(PINEROLO)

l'isola di guerra e vennero, nel 1082, distrutti, e l'isola fu data in feudo.

Il convento, costruito a spese di un capitano genovese, è dedicato a san Pietro e le mura del monastero sono di epoca bizantina. Una sala, munita di arazzo e di stoffe di seta e di oro, è stata restaurata e l'altare è di epoca gotica. Si conserva una miriade di stoffe, tra cui una di seta e di oro, e le mura sono ricche di affreschi. Il convento è stato restaurato e l'altare è di epoca gotica. Si conserva una miriade di stoffe, tra cui una di seta e di oro, e le mura sono ricche di affreschi.

— Gli avanzi di Adalia — Nella città di cui ha fatto la nostra cronaca dell'Asia Minore, sono stati trovati importanti avanzi di un'antica città romana. Dopo l'epoca della Massima Partecipazione, Adalia, importante città del medioevo, fu distrutta e i suoi resti sono stati distrutti. La difesa era fatta da mura di fortificazione, costruite in gran parte con materiali antichi, provenienti dalle rovine di Adalia e forse di altre, romane utilizzando torri e mura di epoca bizantina ed anche romana. Di queste «grandi e potenti mura» fu usata nel 1082 la demolizione per ragioni di igiene, ma fortunatamente l'intervento della Massima Italiana nel 1912, se non salvò la distruzione già effettuata da alcuni architetti romani, impedì la prosecuzione dell'opera vandalica che avrebbe cancellato ogni traccia della civiltà romana e medioevale in Adalia.

Nel 1082 un italiano, un Aldobrandini, si impadronì della città e la difese da un violento assedio, durata più che due settimane, contro il sultano selgiuchide di Iconium. Forse a questo dominio italiano di cui non conosciamo, però, la durata, si riferisce uno stemma con croce, che ancora appare sulle mura del porto. Più che un secolo e mezzo dopo, nel 1182 la città cadeva in potere di Pietro di Lusignano, re di Cipro, che abbandonò la città ai musulmani soltanto 12 anni dopo, malgrado i ripetuti tentativi dell'emiro locale Tacca, fortificatosi in una stretta montana dei dintorni. Al Lusignano

si deve un rafforzamento delle mura della città che furono munite di torri nel 1182. Due stemmi del Lusignano sono conservati con altri stemmi nella grande piazza di Adalia: un'epigrafe franca su una porta della città esterna delle mura già in gran parte distrutta, in una zona della città; e ricorda l'assegnazione della città dovuta a re Pietro. Due stemmi dell'arma del Lusignano, il leone rampante a coda di drago, sono scolpiti in una lastra di marmo che appare oggi murata in una piccola fontana in fondo alla via degli Alberghi.

Al veneziano si attribuiscono altri resti medioevali in Adalia, ad esempio la scala che conduce dal porto nella città. Già nella prima (1148) e nella seconda metà (1100) del secolo XII avevano avuto privilegio in Adalia concessi dagli imperatori bizantini. Nel 1182 i veneziani prendono parte all'assedio della città, con l'armata pontificia, con le forze navali di Napoli e le galere del Gran Maestro di Rodi. Un anconitano, il duce Niccolò de Petrello che con dieci galere aveva spezzato la catena chiudente l'imboccatura del porto, piantò la bandiera pontificia su una delle torri che guarnivano i due bracci del molo antico, di costruzione, probabilmente, selgiuchide. Un veneziano, Vittore Soranzo, assicurava agli alleati il possesso del borgo, fuori dalle mura, fra il porto e la caserma, dove fece bottino nei magazzini contenenti cinnamomo, garofano, incenso, tappeti. E dopo espugnata la prima cinta di Adalia, tentato invano di forzare la porta della città, quella, probabilmente cui dava accesso la scala veneziana — i comandanti dell'armata assediante disistettero dall'impresa, che appariva disperata, contro gli altissimi bastioni interni, e si contentarono del ricco bottino fatto. Il cardinale Caraffa portò a Roma, trofeo di vittoria, una parte della catena spezzata dalle galere. Essa fu appesa alle porte della Basilica di S. Pietro; ma quando sui disegni di Bramante e di Michelangelo fu rinnovato il tempio, la catena fu trasportata nell'andito della Sacristia, sull'uscio degli Archivi, ove appare anche la lapide che illustra il fatto memorando con la scritta latina.

PAOLO REVELLI

Premiata Casa di Allevamento e Commercio con Pseudone

Cav. GIOVANNI CORTI - Milano-Affori.
FORNITORE DELLE R. R. CASE NAZIONALI ED ESTERE.

Telefono 60-039 - Casella postale 624.
Telex: Canilcorti - Milano

CANI di vera Razza nobile.
GATTI d'Angora puro sangue.



CANI di razza nobile: Escono nei piccolissimi da granchio e da sala, al più comune in guardia e da difesa personale. Cani da caccia, Caccioli, ed Adulti. Spedire L. 2 cartolina vaglia o francobollo per il ricco Album illustrato con l'elenco prezzi ed importazioni per la nostra, su richiesta e loggione dei cani.

COMPRA - VENDITA - CAMBI
Scambiati per iscritto mediante risposta pagata. - Spedizioni in qualunque parte del mondo con garanzia di sano arrivo.

Per l'invio, raccomandato contro pagamento delle richieste L. 5.—, dello splendido CATALOGO ILLUSTRATO, menzionare la presente Rivista.



IL RAFFREDDORE GUARITO IN 24 ORE

Le meravigliose tavolette **MAIDA SAK** sono infallibili per guarire rapidamente il Raffreddore e l'Influenza. Calmano prontamente la Tosse, fanno sparire la febbre ed il Mal di Capo, diminuendo in pari tempo il catarro e la costipazione. Tenete in casa una scatola delle tavolette

MAIDA SAK

e adoperatele al primo sintomo di raffreddore. Vi risparmierete molte sofferenze.

In tutte le buone farmacie L. 1.70 o dietro C. V. franco dall'Farmacia Inglese **ROBERTS - Firenze. Via Tornabuoni, 17**

Aviazione.

— Per la sicurezza della navigazione aerea. — La sensibilità meno sviluppata fra i piloti, anche provetti, è quella dell'equilibrio trasversale dell'aeroplano nella navigazione senza punti di riferimento come di notte e nella nebbia.

Nel voli notturni, alle volte, si naviga mantenendo una inclinazione laterale viziosa che può anche compromettere seriamente la stabilità dell'aeroplano. Lo stesso accade nella nebbia, quasi tutti i piloti, anche esperti, si saranno trovati inavvertitamente, all'uscita da uno strato di nuvole, con l'apparecchio esageratamente inclinato da un lato, provando la strana e sgradevole sensazione di vedere la terra sottostante tutta pendente da un lato.

Ora una viziosa inclinazione laterale dell'aeroplano, se entro certi limiti non è pericolosa nel volo rettilineo, può divenirla nella manovra d'un viraggio quando bisogna appositamente inclinare l'aeroplano dal lato verso cui si gira; questo spiega certi inaspettati svolamenti d'ala incomprensibili al pilota stesso.

È ben noto l'effetto d'una qualsiasi falsa manovra, rimediabile quando si sia ad alte quote, possa invece avere delle gravi conseguenze in vicinanza della terra.

Anche la sensazione della giusta inclinazione nel senso longitudinale non è facile d'acquistarsi, e così non tutti i piloti riescono a sfruttare, come suol dirsi, l'aeroplano nella salita, appunto perchè non riescono a navigare con l'angolo ottimo di salita.

Per la sicurezza della navigazione aerea, l'ing. Corrado D'Ascunio ha trovato un istrumento assai semplice a cui ha dato il nome di Inclino metro, il quale consta di due vasi comunicanti fra di loro per mezzo di tubi. Il primo vaso ha una sezione rettangolare ed è formato da due lastre di cristallo parallele; quella anteriore forma il quadrante ed ha un sistema di linee parallele incise nel cristallo, che servono per indicare le diverse inclinazioni. Un liquido colorato, oleoso ed incongeloabile riempie metà dei due vasi quando l'asse dell'Inclino metro è orizzontale. In

tali condizioni, se anche la linea mediana è orizzontale, il menisco del liquido coinciderà con la linea stessa.

Qualsiasi inclinazione assunta, dall'Inclino metro viene immediatamente rilevata, il liquido salirà o scenderà rispetto a tale linea e lo spostamento del menisco darà una misura dell'inclinazione stessa, se avviene invece nel piano del quadrante, viene anch'essa rilevata dal fatto che il menisco taglierà trasversalmente le linee segnate dal cristallo.

Nei voli di notte il quadrante sarà illuminato opportunamente e il pilota avrà sempre presente un orizzonte artificiale di riferimento.

Il fatto di fornire al pilota un apparecchio di controllo, di indiscutibile sicurezza di funzionamento, è di grandissima importanza: il pilota non dovrà stanarsi in una continua tensione nervosa che, specie nei lunghi voli, finisce con l'esaurire enormemente le

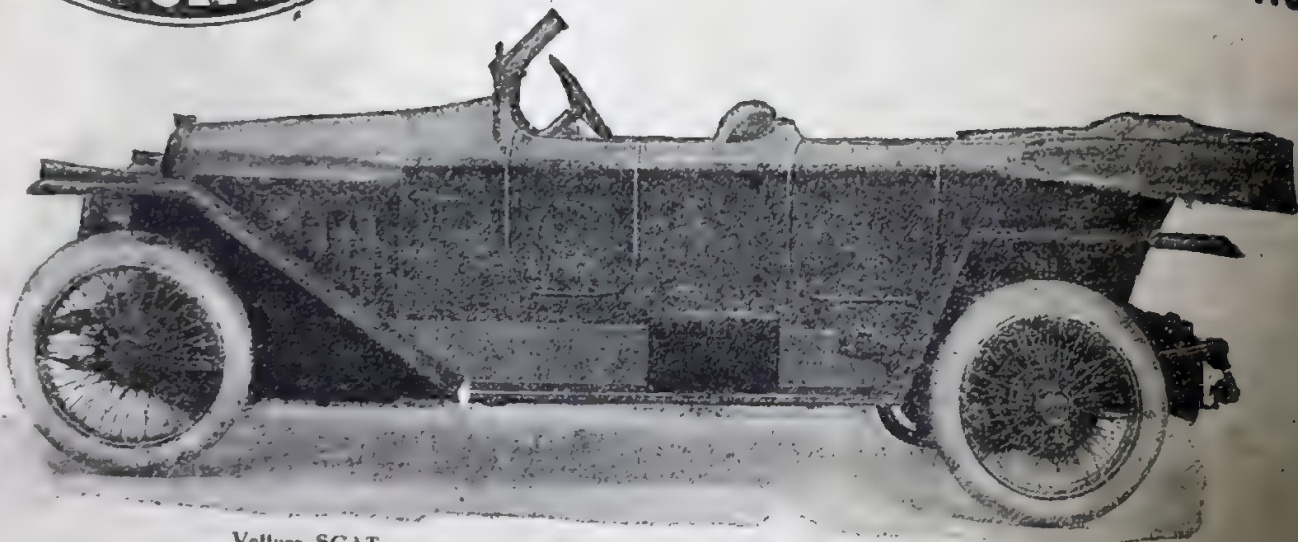
E così fin dai primi momenti del volo il pilota acquisterà più fiducia, ed il semplice e chiaro funzionamento del piccolo pratico ordigno, manterrà continuamente in riposo e fresca la sua sensibilità.

Chimica.

— Un problema della chimica contemporanea. — Taluni vollero spiegare la superiorità intellettuale della razza bianca col fatto che essa trae dai cereali i suoi principali alimenti. Non discuterò ora questa opinione, che sembra, del resto, non oltrepassasse il valore d'una semplice ipotesi. Quello che noi sappiamo, si è che la nostra razza si nutre soprattutto di cereali e che questi constano in gran parte di sostanze in cui premezzia come elemento l'azoto, quel corpo che, allo stato di gas, costituisce la maggior parte della nostra atmosfera. Però l'azoto dell'aria non può venire assorbito come tale dal nostro organismo, ma occorre che prima si unisca con altri elementi, quali il carbonio, l'idrogeno, l'ossigeno, lo zolfo, ecc., e poi lo assimiliamo sempre allo stato di combinazioni più o meno complesse.



SOCIETÀ CEIRANO AUTOMOBILI TORINO



Vettura SCAT con carrozzeria torpedo su chassis Scat tipo 1917 - da 18 HP

La SCAT ha stabilito per il 1918 i due tipi più convenienti per vetture da turismo: 12 HP, 25 HP. :: Veicoli da 2 tonnellate.

TORINO

Officine: Corso Francia n. 142.

Riparto vendita: Via Madonna Cristina, 66 - Telefono 2453

Nella natura, spetta a certe piante — leguminose e trifogli — l'incarico di fissare l'azoto dell'aria, e ciò mediante l'intervento di batteri di cui sono popolate le loro radici. Questo azoto subisce una ossidazione nel suolo e solamente allo stato di nitrati e di sali d'ammonia può venire assorbito dai vegetali. L'uomo poi, nutrendosi di questi o di animali che ne fecero il loro cibo, assume in parte quell'azoto ed in parte lo elimina come materiale di rifiuto, che ragioni sanitarie impungono di disperdere a mezzo di condotti sotterranei e di condurre al mare. E siccome gli altri vegetali sono costretti a prendere il loro azoto dal terreno, ne segue necessariamente un lento ma sicuro impoverimento del suolo in prodotti azotati.

È opportuno far osservare qui che le proprietà fertilizzanti dei concimi naturali si debbono appunto alle grandi quantità di azoto che contengono e che vengono a poco a poco liberate allo stato di gas ammoniacale nell' decomposizione dei materiali organici. E si comprende così perché si ottenga un ottimo fertilizzante mescolando convenientemente con perfosfato il concime di stalla e in particolare l'urina degli erbivori, di cui non solo si supplisce alla mancanza di acido fosforico, ma si evitano le perdite in azoto, poiché l'ammonia, invece di svolgersi nell'aria circostante, viene fissata dal perfosfato, con formazione di fosfato ammoniacale.

Ora, si è osservato che un'ettara di superficie coltivata a grano non ne può produrre, nelle normali condizioni di fertilità, più di 11 ettolitri circa; ma aumentando ogni anno considerevolmente il consumo del grano sul nostro globo, e le superfici coltivate e coltivabili a grano essendo limitate, si dovette pensare a rendere più intensa la produzione, per l'unità di superficie, ed essendosi cercato di somministrare artificialmente dell'azoto ai cereali, si riuscì ad ottenere un ettolitro di più di grano per ogni ettara, col fornirle 25 chilogrammi di nitrato di sodio.

La produzione dei nitrati nella natura si compie nel suolo per opera di microorganismi — i fermenti della nitrificazione — che determinano la lenta ossidazione dell'urea, dell'ammoniacale, dei detriti della

vita animale (guano, ecc), ai quali si uniscono calce, potassa, soda, provenienti da carbonati, fosfati e residui polverulenti di rocce diverse (feldspati). Ed oltre a queste cause, concorre alla formazione dei nitrati naturali l'acido nitrico fornito dagli ossidi d'azoto atmosferici, che si producono sempre nei temporali, così frequenti nei paesi caldi.

Però la quantità di nitrati prodotti dalla natura, compreso il nitrato di sodio che si estrae annualmente dai giacimenti del Cile, è di molto insufficiente a risolvere il grande problema della fertilizzazione del suolo e si cercò di ricavare direttamente l'azoto dall'aria.

A quest'uopo, molte officine fabbricano oggidì le cosiddette calce azotate, la cui preparazione riposa sulla proprietà del carburo di calcio di fissare energicamente l'azoto dell'aria, quando venga portato ad altissima temperatura. Il prodotto così ottenuto viene anche usato su vastissima scala come concime diretto. Fornisce infatti un derivato del cianogeno (cianamide) che, in determinate circostanze, cede il suo azoto come ammoniacale: quest'ultima poi, nel terreno od industrialmente, per ossidazione si trasforma in acido nitrico.

Oltre a questo, v'è un altro metodo che sembra promettere molto per l'avvenire e che consiste nel produrre direttamente l'ammoniacale dai componenti, azoto e idrogeno, valendosi di pressione elevata e di certi metalli o leghe metalliche che funzionano da agenti di contatto o catalizzatori.

In altre fabbriche invece, si fanno unire senz'altro azoto ed ossigeno atmosferici per mezzo dell'arco elettrico ed i vapori nitrosi così formati, assorbiti dall'acqua, danno un composto che non è altro che acido nitrico, col quale si producono poi i nitrati fertilizzanti. Questo è il metodo applicato estesamente in Norvegia, dove l'impianto di Rjukan, per l'industria del nitro atmosferico, adopera attualmente circa 250 mila cavalli ed un'altra società ne impiega 200 mila.

Il problema agricolo-industriale dell'azoto ha per il nostro Paese una importanza capitale e, sebbene le nostre condizioni, in fatto di produzione di energia

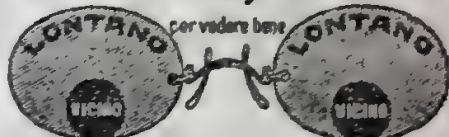
STUDIO LEGALE per l'Italia e l'Estero

Via Valadier, 52 (vicino al Palazzo di Giustizia) ROMA

Avv. Prof. Michele Franciosa

Cause civili, commerciali e penali. Ricorsi presso la Corte di Cassazione, il Tribunale Supremo di Guerra e Marina, il Consiglio di Stato, la Corte dei Conti, e i Consigli superiori dei Ministri. Pratiche amministrative. Costituzioni di Società. Mutui. Questioni di diritto internazionale e pratiche presso Ambasciate e Consolati. Omologazione e traduzioni di atti esteri fatte da periti. Pareri e trattazioni d'affari in quattro lingue (francese, inglese, tedesca, spagnola).

ESAME degli OCCHI



Catalogo-metodo per esaminarsi la vista
gratis a richiesta spedisce

F. VANZINA

Graduate American Optician
MILANO - Piazza del Duomo. 21.

Concedo lo sconto del 10% ai soci I.T.C.I.

Chiedere Catalogo.

Chiedere Catalogo.



Limnigrato

(in quattro colori)

APPARECCHI ED ISTRUMENTI DI PRECISIONE

per le Scienze e le Industrie & MACCHINE per la loro costruzione.

ISTRUMENTI PER LA NAVIGAZIONE AEREA: Altimetri - Barografi - Anemometri - Bussole semplici e luminose - Pompe ad elica, ecc. — APPARECCHI DI FISILOGIA: Stigmocardiografi - Pneumografi - Poligrafi e registratori clinici - Impianti per elettrocardiografia - Manometri - Spirometri - Ergografi, ecc. ISTRUMENTI SCIENTIFICI: Limnigrati (registratori del livello delle acque) - Termografi - Igrometri - Micrometri, ecc. — APPARECCHI TELEFONICI E TELEGRAFICI e loro pezzi distaccati. — MACCHINE ED UTENSILI DI PRECISIONE.

Cataloghi gratis

DITTA M. FABRY • Tel.: FABRYAUTO • Telef. 81-47
TOBINO • Cayso Sommerer 25

idroelettrica, non siano paragonabili con quelle della Norvegia, tutto ci induce a ritenere che esso si risolverà, anche da noi, coi metodi testè menzionati. La loro messa in opera potrà affrancarci dal tributo stra-

niero per quanto concerne i principali prodotti ferri-
lizzanti e segnerà una nuova vittoria ed un nuovo
vanto della nostra industria nazionale

DOTI. ENRICO VINAY

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono domanda d'ammissione dal 1° al 30 settembre 1917

Soci Vitalizi (1)

Settembre.

ADRIA, Scarpari arch. Giambattista — ALESSAN-
DRIA, Miceli Angelo, Miceli Cesare E., Passaggio Giu-
seppe — AMSTERDAM, Aphel Nicola — ANTELLA,
Rossi Giulio — AOSTA, Raspino Pietro Ottavio —
BAGNOLO IN PIANO, Govoni Aldo — BOLOGNA,
Babbini rag. Francesco — BONDENO, Bottoni Mario
— BRESCIA, Zader Eugenio — BUENOS AIRES, Bor-
gatta Angelo, Cantù Giuseppe, Conio Pessale P. N.,
Cortese Cesare, Marana Tito, Pirillo Clemente, Raspi
Tomaso, Saporiti Ettore J., Solari Adolfo M., Sorruani
Carlo, T. cchi Giovanni, Talice Pietro — CAIRO, Musso

(1) Art. 5 e 7 dello Statuto. — I Soci pagano una
volta tanto L. 100,00 se residenti nel Regno; L. 125,20
se residenti all'estero.

Il Socio annuale potrà diventare vitalizio computan-
do nelle L. 100,00 da pagare se egli risiede nel regno,
e nelle L. 125,20 dovute se egli risiede all'estero, sino
a due annualità precedentemente versate e calcolate
in ragione di L. 5 ciascuna.

I Soci vitalizi ricevono in dono un bellissimo distin-
tivo speciale (similoro e smalti) e hanno diritto, dal-
l'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni
che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai Soci.

dott. Umberto — CASTROGIOVANNI, Rossi Ferdinando,
— CAVA DEI TIRRENI, Russo Vittorio — COLOGNA
VENETA, Menin dott. Felice — COMO, D'Adda mar-
chese Lodovico — FIRENZE, Vannucci Dino — GE-
NOVA, Matteucci prof. rag. Rodolfo — JERAGO,
Sessa Pasquale — LEGNANO, Dell'Acqua Antonio —
MILANO, Bosio Carlo, Capello Arturo, Checchi Um-
berto, Credito Fondiario Sardo, De Micheli rag. Guido,
Emmer ing. Emilio, Grioni Paolo, Moretti Franco, RE-
BUSCHINI GIULIA — MOCA, Carezzano Sturla Carlo,
— MORTARA, Comeglio Paolo — NAPOLI, Ammirante
cav. Mariano — OVADA, Pernigotti Giovanni — PA-
LUZZA, Bisbini dott. Giuseppe, Brunetti Matteo — PA-
RLESICA, Tremi Remo — PIEDIMULERA, Piedi-
monte Livio — PISA, Pacini dott. Angelo — RAJANO,
Presutti Antonio — ROCCHETTA TANARO, Ruffa avv.
Marco — ROMA, Biancheri Augusto, Riccio on. avv.
Vincenzo — ROSARIO SANTA FE', Pradolongo Lui-
gi A — S. PAULO, Del Guerra Annibale, Del Guerra
Filippo — S. ANTONINO DI SUSA, Longinotti At-
tilio — SARONNO, Banfi rag. Alessandro — TAGLIO
DI PO, Avanzo cav. Pericle — TORINO, Ascoli Dario,
Del Beccaro Arturo Mario, Simeom Silvio, Sansoldo
Renato — VARESE, Mezzera Mario — VEVEY, Va-
retta Marcel — VILLA BALLESTER, Culasso Fran-
cesco, Franco Vincenzo, Giachino Ernesto, Tancredi
Giovanni Demo — ZONA DI GUERRA, Giunchi ten.
rag. Mario, Senes Gavino, Turchetti ten. Renato —
ZURIGO, Aebli Giovanni, Brignoni Ettore.

RANCATI-GRAUER

SOCIETÀ
ANONIMA

Via Panizza N. 6 - MILANO - Telefono 40-302
PARIGI - LONDRA - BRUXELLES - ZURIGO

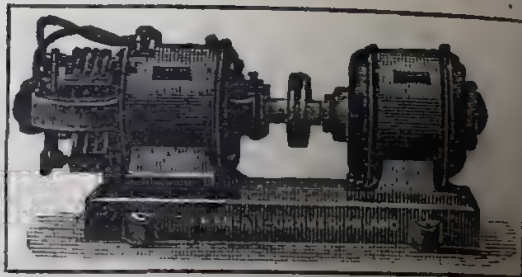


Cata-
loghi
a
richie-
sta.

Officina di riparazione
di ogni
Macchina Elettrica

Impianti completi di Officine

per NICHELATURA
RAMATURA
OTTONATURA
ZINCATURA
PIOMBATURA
DORATURA
ARGENTATURA
OSSIDATURA



MACCHINE ELETTRICHE

PULITRICI - SMERIGLIA-
TRICI - DINAMO - MOTORI

Prodotti ed articoli per pulire e smerigliare ogni metallo, cuoio, osso, ecc.
Vernici per ogni industria. — Impianti completi per verniciatura ad aria
compressa. — Stufe: elettriche, a gas e a carbone per uso industriale.

Soci fondatori della Sede⁽¹⁾**Settembre-Ottobre.**

1090. CARBONE AGOSTINO, Buenos Aires — 1091. FERRARIS Cav. ALESSIO, Domodossola — 1092. FERRARIS Ten. Ing. LUIGI, Genova — 1093. GIACOMA GIUSEPPE, Cintoano — 1094. GIARDA Prof. LUIGI STEFANO, Santiago — 1095. MAZZINO Cap. PIETRO, Lavagna — 1096. MENECHINI ENRICO, Milano — 1097. MURZI ENRICO, Buenos Aires — 1098. S. B. SCIALOJA Prof. Avv. VITTORIO, Roma.

(1) La tassa è di L. 200,20; però coloro che sono già Soci per passare nella categoria dei Fondatori della Sede, se vitalizi versano il complemento di quota in L. 100,10, se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste per il passaggio alla categoria vitalizia. Tutti i Fondatori della Sede avranno un'artistica targa-ricordo in bronzo e godranno naturalmente l'associazione vitalizia al T. C. I. mentre il loro nome sarà perpetuamente ricordato nei marmi della nuova Sede.

Soci Vitalizi.**Ottobre.**

AVIGLIANA, Foglino dott. Nicola — BOLOGNA, Cappi Adamo, Loreti Giovanni, Reggiani Paolo — BRESCIA, Caravaggi rag. Clemente — BRINDISI, Municipio — BUENOS AIRES, Alemanni Antonio C., Cori Carlos — DESCALZI Giuseppe, Falabrino Alfredo M., Falabrino Pietro M., Farro Giuseppe, Olcese Francesco, Tricerri Giuseppe, Uslenghi Achille — CASTELLEONE, Cugini ten. Giuseppe — CHIAVARI, Brignole Andrea, Oxilia prof. Giuseppe Ugo — CORNIGLIANO LIGURE, Agostini Elpino — FIRENZE, Borgia Fleonte, Conigliani Aldo, Corsini march. Lorenzo, Franchetti ing. Alessandro, Imbert ten. Giulio, Marinelli prof. Olinto — FORNACI BARGA, Del Bono co: ing.

Gian Filippo — GENOVA, Belott A. R., Circolo Ufficiali del 10 reggimento Artiglieria Fortezza (Costa), De Vonder Weid Umberto, Kuhn Giulio, MOISE WANDA, Tassinio Angelo — GROSSOTTO, Noli ten. Pietro — IQUIQUE, Tarabotto Giov. Battista, TARABOTTO LAURA, Viacava Ernesto — KANDERSTEG, Coppo ing. Angelo — LAVAGNA, Vignale Giuseppe — LECCO, Società Canottieri Lecco — LUGANO, Robbiani Bernardo — MADRID, Raicevich Giuseppe — MAR DEL PLATA, Gamba Luigi — Milano, Braga Carlo, Comi Roberto, Comi Ugo, Conti Dante, Corbellini Pietro, Danusso ing. Arturo, Dell'Oro ten. Alberto, Dell'Oro Emilio, Demeglio Gennaro, Donesana ing. Aurelio, Ghezzi Luigi, Grasso Puglisi ing. Santo, Magatti ing. Emilio, Pozza rag. Guido, Pugaschi Amedeo, Rovellini Guido, Salamon Carlo, Tenger ing. Cristiano, Tovaglieri Lindo — MONTEVIDEO, Volontè Angelo — NAPOLI, Torelli Manfredi — NERVI, Antola Francesco — PADOVA, Benvenuto Cesare — PARMA, Cassina dott. Ugo — PUNTA ARENAS, Zerega Andrea — RODENGO, Piotti dott. Nicola — ROMA, CALICHIO PULO prof. ELVIRA, Gambogi Ernesto, Moretti Valentino, Persiani rag. ten. Enrico, Zucchi Giuseppe — SALUZZO, Cattaneo Della Volta Ferdinando — SAMPIERDARENA, Stura Giuseppe — S. FELICE SUL PANARO, Silvestri Carlo — S. GIOVANNI IN FIORE, Loria dott. Giovanni — S. MARTINO BUONALBERGO, Marchiori Giuseppe — SANTA FE, Ortis Giovanni — SAVONA, Vallarino Giacomo — SCICLI, Cartia Vanasia Giovanni di Antonio — SPEZIA, BOTTÒ FLAVIA, Cozzani Natale, De Nobili march. Rino — TORINO, Bertotto Paolo, Bodì Alfredo Defabianis Angelo, Lardone Oreste, Loschi dott. Eugenio, Mondino Giorgio, Orasi ing. Alberto — TORONTO, Ciceri Carlo G., Gianelli Vittorio E. — TREVISO, Carniello prof. Oreste — TRIUGGIO, Baroni dott. Ezio — UDINE, On. di Prampero co: Antonino — VALPARAISO, Basso Angelo, Casella Costa Giuseppe, Chichizola Emilio, Ecchio D. Gerolamo, Massone Paolo F., Zolezzi Biagio — VENEZIA, Jona rag. Umberto — VERONA, Cerù nob. ing. Flaminio — VIETRI SUL MARE, Savastano Salvatore — ZONA DI GUERRA, Albertini

E' DIMOSTRATO

5 gr. Adcoleine Rivier
= 500 gr. olio di fegato
di merluzzo



DALL' ANALISI CHIMICA
CHE

**L'ASCOLÉINE
RIVIER**

PRINCIPIO ATTIVO DELL'
OLIO DI FEGATO DI MERLUZZO
(COMUNICAZIONE ALL' ACCADEMIA DI MEDICINA DI PARIGI.)

CONTIENE ESATTAMENTE

100 VOLTE PIÙ

di principi attivi del miglior olio di fegato di
merluzzo consigliato ai malati per combattere
e guarire:

IL LINFATISMO. LA SCROFOLA. IL RACHITISMO.
LE GLANDOLE. L'ANEMIA. LE AFFEZIONI CONSUNTIVE
LA COXALGIA. LE BRONCHITI CRONICHE. LA PLEURITE.

FLACONE L. 6,50 OLIO O COMPRESSE (BOLLO in PIÙ)

ESIGETELA DAL VOSTRO FARMACISTA CHE PUÒ PROCURARSELA
PRESSO TUTTI I GROSSISTI DEL REGNO E PRESSO:

DEL SAZ & FILIPPINI. AGENTI PER L'ITALIA VIALE BIANCA MARIA 23. MILANO

Banca Commerciale Italiana

SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale Sociale L. 150.000.000 interamente versato

Fondo di riserva ordin. L. 31.200.000 - Fondo di riserva straord. L. 28.500.000

Direzione Centrale in Milano

Filiali: LONDRA, NEW YORK, ACIREALE, ALESSANDRIA, ANCONA, BARI, BERGAMO, BIELLA, BOLOGNA, BRESCIA, BUSTO ARSIZIO, CAGLIARI, CALTANISSETTA, CANELLI, CARRARA, CATANIA, COMO, FERRARA, FIRENZE, GENOVA, IVREA, LECCE, LECCO, LIVORNO, LUCCA, MESSINA, MILANO, NAPOLI, NOVARA, ONEGLIA, PADOVA, PALERMO, PARMA, PERUGIA, PESCARA, PIACENZA, PISA, PRATO, REGGIO EMILIA, ROMA, SALERNO, SALUZZO, SAMPIERDARENA, SASSARI, SAVONA, SCHIO, SESTRI PONENTE, SIRACUSA, TARANTO, TERMINI IMERESE, TORINO, TRAPANI, UDINE, VENEZIA, VICENZA.

LONDRA - 1, Old Broad Street — NEW YORK - 155 Broadway

OPERAZIONI E SERVIZI DELLA BANCA DI SPECIALE INTERESSE PEL TURISTA.

La Banca rilascia lettere di credito su tutte le piazze d'Italia e dell'Estero, fornendo il Turista, oltre al più comodo servizio di cassa, accoglienza ospitale ed informazioni di carattere generale, per mezzo delle sue numerose filiali, e case corrispondenti. Emette chèques su tutte le piazze Italiane e dell'Estero.

ALTRE OPERAZIONI DELLA BANCA.

La Banca riceve versamenti in conto corrente.

Emette libretti a risparmio, libretti a piccoloriparmino e libretti vincolati — Rilascia buoni fruttiferi.

Gli interessi di tutte le categorie di deposito sono netti da ritenuta per imposte e capitalizzabili al 30 giugno e al 31 dicembre di ogni anno.

S'incarica gratuitamente del pagamento delle imposte e di tasse per conto della clientela. Acquista e vende divise estere.

Sconta effetti sull'Italia e cura l'incasso di effetti cambiari nonchè di cedole maturate su titoli, pagabili in Italia e all'Estero.

Fa anticipazioni e riporti sopra titoli garantiti dallo Stato e sopra valori industriali.

S'incarica dell'acquisto e della vendita di valori pubblici sia Italiani che Esteri.

Apri crediti liberi e documentati.

Riceve valori in deposito a semplice custodia e in amministrazione.

Fa operazioni su sete, quali: anticipazioni in conto corrente, sconto di warrants e sovvenzioni sopra spedizioni all'Estero.

Fa ogni altra operazione di Banca.

CASSETTE DI SICUREZZA, in locazione presso le principali Sedi e Succursali dell'Istituto — Impianti dei più moderni e perfezionati.

[illegible]

Soci Benemeriti. (1)

Ottobre.

[illegible]

Figure 1. A schematic diagram of the experimental design.

Page 100 - Merg. Cristini

Il Sorlo Sorlo che presenta le nuove adesioni viene distribuito gratuitamente e viene in dono un'ulteriore adesione Sorlo. Per Sorlo che presenta cento adesioni in omaggio Sorlo.

magg. Luigi — S. Paolo, Izzo Adolfo — Zona di guerra. Zava cap. Silvio.

Soci Quinquennali.

Ottobre.

Abbadia S. Salvatore, Alagna dott. Ezio Paolo —
Alessandria d'Egitto, Bonzano Eugenio, Levi Emilio,
Semiani Gastone, Servadio rag. Giulio, Turati Bonfi-
gio — Aosta, Valle Domenico, Zaccaroui Dino —
Belluno, Tonegutti rag. Giovanni — Pengasi, Baccioni
Alberto, Lannetta Pietro — Bergamo, Cursani Luigi,
Esposito Attilio — Bologna Massarenti prof. Carlo,
Spelini Luigi — Borzoli, Colzi Virgilio — Buenos Al-
res, Cioffi José M., Fossati Oreste, Guidi Bazarini Ar-
senio, Labombarda Fidel, Lanzinger Francesco, Paro-
letti G. B., Questa Luigi A. — Campos, Tenore An-
tonio — Canicatti, Lattuca Livatino Giovanni — Cas-
tello, De Niederhauser Odoardo — Castano I, Pa-
ganini Luciano — Catania, Rosolia Napoleone — Ci-
rene, Alia cap. Giovanni — Codogno, Soffiantini Adal-
giso — Cremona, Parmini Luigi — Diano Marina, Tes-
ta Francesco Achille — Finaumarina, Peluffo Giaco-
mo — Gargnano, Calegari Angelo — Genova, Parodi
dott. Arturo, Rainati ing. Ubaldo — Katanza, Fenoglio
rag. Ferdinando — Legnano, Ratti cav. Roberto — Li-
vorno, Kotzian Alberto, Kotzian Enrico — Lugano,
Ghelli Andrea — Magenta, Airolti Giovanni — Meolo
Park, Anderson prof. Melville B. — Milano, Altomani
rag. Andrea, Amati Giuseppe, Biraghi Carlo, France-
schini Gino, Furlanetto rag. Carlo, Gallizia ing. Co-
stantino, Griffini Domenico, Jucher Giacomo, Klaesi
Luigi, Magnini rag. Pietro, Pedrazzini Giuseppe, Sch-
warz Ugo, Sigurtà prof. dott. G. B., Sottovia Renato,
Sozzi Agiluffo, Spernazzati Mario, Tachans Edmondo,
Travaini Umberto — Modena, Binetti ing. Fausto, Ran-
goni Macchiavelli ma.ch. dott. Giuseppe — Monza,
Fassio Giuseppe, Tacoli march. ten. col. Paolo — Na-
poli, Fassotte Dionori, Giovinazzi Raffaele — Ozzano
Monferrato, Sosso Giovanni — Palermo, Romano Igna-
zio — Pavia, Bellotti rag. Luigi — Pescopagano, La-

“ILVA”

SOCIETÀ ANONIMA con Sede in GENOVA

Capitale Sociale Lire 34.000.000 - Emesso e versato Lire 34.000.000

Grandi Stabilimenti in BAGNOLI DI NAPOLI con Alti Forni, Acciaieria Martin, Laminatoi

ESERCENTE GLI STABILIMENTI DI:

PORTOFERRAIO — di proprietà dell'«ELBA» Soc. An. di Miniere e di Alti Forni. Capitale L. 33.750.000 interamente versato con Sede in Genova. — Alti Forni per la produzione di ghisa per fonderia e per la produzione dell'acciaio — Acciaieria Bessemer — Forni a Coke — Impianto Elettro Metallurgico per la fabbricazione del Carburo di Calcio, Ferro silicio, ecc.

PORTOVECCHIO DI PIOMBINO — di proprietà della Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Piombino. Capitale Sociale L. 52.000.000 interamente versato Sede in Firenze. — Alti Forni, Acciaieria Martin e Laminatoi con speciale attrezzatura per forte produzione di rotaie e materiale di armamento ferroviario e tranviario di qualunque profilo e dimensione — Officina meccanica — Fonderia — Forni a Coke — Fabbrica di cemento Portland.

SAVONA — di proprietà della Società Siderurgica di Savona. Capitale Sociale L. 30.000.000 - Emesso e versato L. 24.000.000 Sede in Genova. — Grande Acciaieria e Laminatoi specialmente attrezzati per rotaie e relativo armamento di qualunque profilo e dimensione — Lamiera — Profilati Tubi di ghisa e pezzi speciali — Latta.

SESTRI Ponente — di proprietà della Società Ligure Metallurgica. Capitale Sociale L. 3.000.000 - Emesso e versato L. 1.000.000 con Sede in Genova. — Acciaieria — Laminatoi per profilati — Lamiera — Fabbrica molle, piastre e stecche.

S. GIOVANNI VALDARNO	} di proprietà della Società delle Ferriere Italiane. Capitale Sociale L. 40.000.000 interamente versato con Sede in Roma. —
TORRE ANNUNZIATA	
BOLZANETO	
Trafilerie e puntinerie — Acciaierie — Laminatoi e profilati, moiette, piastre, stecche, assali.	

viano Francesco — Piacenza, Botti Mario — Poggio Nativo, Antonelli Asdrubale — Portogruaro, Municipio — Prata, Piccinin Guido — Reggio Emilia, Cervi rag. Augusto — Roma, Braccianti Enrico, Carassale cav. Luigi, Melli avv. Giuseppe, Parisan co: Napoleone, Piaggio Erasmo, Resel Giorgio, Venturini Carlo, Zuardelli Giovanni, Zola Guido — S. Paulo, Montanari Ruggiero — Sondrio, Dacorsi ing. Enrico, Dioli Canzio — Stradella, Meriggi ing. Achille — Torino, Boggio Marzet avv. Albino, Boggio Marzet Alfredo, De Greef Luigi, Gay Lorenzo, Levi avv. Abramo, Trinchieri Ottavio — Treviso, Remondi Riccardo — Udine, Dancelon Andrea, Eccli Giulio — Valperga Canavese, Perolo Aldo — Zona di guerra, Cantone cap. dott. Francesco, Chiodelli Mario, Feriolo Clemente, Meli cap. Mario, Piana Mario, Porceddu Dionisio, Prata Carlito, Rosso Carlo, Severino cap. Mario, Tentori de Zocca cap. Giuseppe.

Soci Vitalizi.

Novembre.

ALASSIO, Fazio Attilio — ALESSANDRIA, Calignaris Paolo, Viale Alfredo — ANCONA, Trionfi march. Giuseppe — ASCOLI PICENO, Carfratelli dott. Paolo — ASMARA, Gabaldi Pasquale — ATRI, Zoli dott. Emilio — AVELLINO, De Caprarlis dott. prof. Teodoro — BIELLA, Guala Paride, Segantini Achille — BOLOGNA, Ferracini Carlo, Ferraguti Giovanni, Gandolfi ing. Carlo Alberto, Palazzini Gherardo — BRESCIA, Arrighini Emilio — BRONI, Chiesa Antonio — BUEENOS AIRES, Bonfiglio Eusebio F., Brusa Francesco J., De Simoni Michele, Fogli Pasco, Mingo Arduino, Podestarelli Ettore, Rosasco Enrico A., Ubertalli Severino — CAIRO, Toscano Giuseppe, Veronesi rag. Luigi — CALCUTTA, Comyn Maitland Henry — CHANARAL, Trabucco Giovanni — CHIASSO, Valsangiacomo Adolfo — COLLEGNO, Bertero Giuseppe — CUNEO, Dogliani Ambrogio — FAENZA, Baccarini Vincenzo, CORTESI MARIA di GIUSEPPE, Riunione Cittadina — FERRARA, Caniato Domenico — FIRENZE, Picchi dott. Luigi, Poccianti dott. Pasquale — GENOVA, Bra-

gaglia dott. Silvio, Campora dott. Giovanni, Cecchi Aristide, Ghigliotti Fausto, Giomini dott. Carlo, Levi rag. dott. Giuseppe, Massardo Angelo, Muratore rag. Eusebio, Palaroni Pietro, Peizoto Vasco, SACCO BIANCA — GIULIANOVA SPIAGGIA, Spinozzi Giovanni — GUALEGUAYCHU, Aimasso Manlio — IQUIQUE, Sfrasani Paolo — LIMA, Isola Eugenio — LONDRA, Morelli Emilio — LUGANO, Solari Bernardo — MEDA, Asnagli Antonio — MERCEDES, Broggi Antonio, Imperiale Giovanni — MERCURAGO, Vercellis Ettore fu Luigi — MESSICO, Pilla Natale, Savoia De Pasquale Giuseppe — MILANO, Agosta dott. Aldo, Albini Gaetano Filippo, Beghè Alfredo, Clerici Antonio, Colombo ing. Giuseppe, Colombo Serrano, Copmans de Yoldi rag. Emilio — Lebegott Luigi, Maggi Giuseppe, Parisini ing. Camillo, Pozzi Gianfranco, Romeo generale Giuseppe, Sforza Nicola — MOLPETTA, Poli dott. Giuseppe — MONZA, Bombaglio Gioacchino — MURLO, Orlandi Piero — NAPOLI, Campanile Eugenio, Leone Gian Battista — OTTRA, Mellerio Vincenzo — PALERMO, Amoretti ing. Paolo, Matta Salvatore — PARANA, Cappelletti Emilio, Cetti Coriolano — PARIGI, De Monstier George — PAVIA, Mensi Carlo — PESCARA, Bucco Ernesto — PIACENZA, Nassalli Rocca Angelo — PIETRASANTA, Cattaneo ing. Mario — RAVENNA, Callegari Costantino — RIGALI, Giovagnoli Luigi — ROMA, Artom prof. dott. Cesare, Bonetti ten. Mario, Cerutti Giorgio, Doglio dott. Enrico, Lauro avv. Salvatore, Padovani ing. Piero — SAIANO, Piotti rag. Angelo — SALERNO, Siniscalco Mario — SALUZZO, Gonella Giuseppe — S. BARTOLOMEO DEL CERVO, Arimondo Costantino — SAN GIUSTINO, Fabbri Cesare — S. PAULO, Laurito José, Ramenzoni Lamberto — SAVONA, Besio rag. Lorenzo — SIGNA, Andres dott. Aldo — TACUAREMBO, Calcagno Giacomo — TERRA DEL SOLE, Giulianini dott. Alessandro — TERRANOVA PAUSANIA, Codebò dott. Arnaldo — TORINO, Balestreri avv. Umberto, Basso Vittorio, Delaude dott. Giovanni, Fautrero Ettore, Lavini Paolo, Mana Maurizio, Morbelli dott. Giovanni, Morino Giovanni, Riva Emilio, Rota rag. Alcibiade, Salvati ing. Michele N., Sbardolini Casimiro,

Noi non temiamo
nessuno sa fare



imitazioni, perchè
meglio di noi.

SOCIETÀ ITALIANA DUNLOP

PNEUMATICI — GOMME PIENE



Pulizia interna ed esterna dell'automobile

CONSERVARE il regolare funzionamento al vostro motore coll'uso del Johnson Carbon Remover (eliminatore distruttore dei depositi della combustione).

Conservare la vostra automobile brillante col Johnson's Prepared Wax. Un buon 80 % degli inconvenienti dei motori sono causati dall'accumularsi del carbone nei cilindri che battono quando fanno le salite: diminuiscono sensibilmente il regolare funzionamento delle valvole, riducendo la potenzialità del motore con grande spreco di combustibile, questi tutti difetti conseguenti. Poche gocce di

JOHNSON'S CARBON REMOVER

versate in ogni cilindro e lasciate durante la notte, vi sollevano da questi inconvenienti. Daranno al vostro motore la vita e la potenza come di un nuovo. Non occorre smerigliare né arroventare. Fate da voi col Johnson Carbon Remover che:

Vi risparmia l'80 % degli inconvenienti del motore.
Risparmia petrolio ed i conti per riparazioni.

Dà più forza e velocità.
Tiene il motore in buone condizioni.

JOHNSON'S PREPARED WAX

(CERA SPECIALE JOHNSON)

usata per la vostra automobile (carrozzeria, parafranghi, cofano ecc.) la riduce come nuova. Una sottile superficie come vetro protegge le vernici e prolunga la durata della finitura originale. Essa ricopre graffiature ed ammaccature. La Johnson's Prepared Wax è impermeabile. Perciò essa duplica la durata del lavaggio ed assicura la chiara trasparenza del parabrise. Ripara dal calore e dalla polvere. Un eccellente pulitore per le imbottiture in pelle.

Chiedere il nostro Opuscolo "Keeping Your Car Young", che si spedisce gratis a richiesta. Insistete presso il vostro rivenditore di fornirvi "Johnson's Prepared Wax e Johnson's Carbon Remover. Se egli non ne ha può facilmente fornirsene da noi.

S. C. JOHNSON & SON

Deposito "00", 244 High Holborn, Londra W. C. 1. - Inghilterra.

Treves Tobia — TRECASTAGNE, Santuccio avv. Cesare — TREJA, Assanti Stefano — VARAZZE, Barbero geom. Ernesto — VOLTRI, Granella Salvatore — ZONA DI GUERRA, Baddino col. Giovanni, Dondi ten. Giuseppe, Elena sottoten. Leonardo.

Dicembre.

ADEN, Cecchi cav. uff. Gino — ADRIA, Decio dott. Cesare — ALESSANDRIA D'EGIPTO, Lombardo rag. Ugo, Palla Aristide — ASCOLI PICENO, Passavanti magg. Alessandro — ASMARA, Circolo Ufficiali — AVIO, Giovannini Pio — BAHIA BIANCA, Ali man. Pompeo, Barsotelli Giuseppe, Passano Domenico, Torre Antonio Giuseppe, Zatti Erminio — BARCELONA, Valanzasca Giuseppe Rinaldo — BIELLA, S. r. calenza Giuseppe — BOLOGNA, Longonesi Leopoldo, Prati Tullio, Vicenzi Leone fu V. — BOMBAY, Monetti Giacomo — BORDIGHERA, Giovanelli ing. cav. Angelo — BRESCIA, Gattamelata Felice, Moiz'io rag. Corrado, Zanella Paride — BRONI, Chiesa Luigi — BUENOS AIRES, Bosio Carlo, Company José, Dominis Giuseppe, Frassinetti Dario, Pini Hermenegildo, Treves Elia — CAMAIORE, Natucci prof. Alpinolo — CASTELMERLINO, Minella avv. Guglielmo — CERRO BARON, Castagneto Ambrogio — CHASICO, Bazzanella Secondo — CHIERI, Persico Luigi — CHIO MONTE, Genta Luigi — COCQUIO, Boccioni Ermenegildo — ERCOLE, Camusso cap. Michele — FAENZA, Benelli Archimede, Gherardi Ermenegildo, Mozzi don Carlo — FERRARA, Dal Brun Guido — FIRENZE, Barsanti Roberto, Bombagli Mario, Calistr. Armando — FIUMICELLO, Rizzatti Mario — GALLARATE, Sironi Luigi fu Enrico — GENAZZANO, De Bellis Antonio — GENIVOLTA, Guarneri Martino — GENOVA, ALPIERI ERNESTINA, Carloni Mario, Mazza ing. Adolfo, Oberti comm. Zaccaria — GHINDA, Ricci Giulio — HIGHLAND, Bolognesi Aldo — IVREA, Gillio Mario — LIVORNO, Uttili cap. Umberto — LUGANO, Angelini Attilio — MANTOVA, Baroli rag. cav. Alessandro — MILANO, Battitori Giuseppe, Bertari Filippo, Bianchi ing. Ernesto Giuseppe, Caltaneo Giustino, Cucchi Cipriano, Dentì Pip-

po, Fornengo Luigi, Gaviraghi Primo, Jucker Giacomo, Levi Guglielmo G., Lucini Giulio, Moizzi Ernesto, Moigora Giov. Battista, Pedrini Giacomo, Pellini Dante, Pontecorvo ing. Lello, Rossari Gaudenzio, Somigliana magg. Lodovico, Tamborini Marco, Tavacchia Romeo, Zeni Angelo — MODENA, Mari Andrea — MOMBELLO, Bellorini Franco — MONTE VARCHI, Rossi Attilio — MONTEVIDEO, Callegari Bernardo — NAPOLI, Auricchio Alfonso, Landi avv. Vincenzo — NOVARA, Bertarelli Enrico — OSTELLATO, Pia entini rag. Eros — PARIGI, Carmine ing. Orlando, Stobbia dott. Arnaldo — PARTINICO, Romano Giuseppe — PAVIA, SCOLARI in FERRARIO, Donna ANGELINA — POLLENZO, Balzanelli Mario — PONT-BOZET, Giachetti cav. Vittorio — PRATO, Lumini Umberto — PUTIGNANO, Intonti Liberato — QUEMU' QUEMU', Noberasco Guido — REDONDESCO, Zanella Amilcare — RIARDO, De Nuccio Giovanni — RODI, Billotti Enrico — ROMA, Amici Alberto, Camera di Commercio e Industria, Pozzi Attilio, ZUCOLI ELENA — ROSARIO SANTA FE, Monach Maurizio B., Recagno Giacomo, Recagno Paolo S., Recagno cav. Vittorio E. — RUFINA, Frauci Umberto — SALUSSOLA, Parini Alberto — S. REMO, Donetti avv. Vincenzo — S. ROMAN, D'Annunzio Sabatino — SESTRI Ponente, Bordonì Gottardo — SYDNEY, Roberti Giuseppe — TARANTO, Avezzari cav. col. Carlo — TEORA, Oliva Gioachino — TORINO, Buroni ing. Alessandro, D'Annibale rag. Alberto, Di Lam-poro co. Carlo Amedeo, Manenti Angelo, Marchetti ing. Michele, Ossola G. B., Pitagis rag. Pericle, Tichioni Enrico — TREMOSINE, Falleri Achille — TRIK TARHUNA, Vinci Vincenzo — TRIPOLI, Valentini ing. Carlo — TRIUGGIO, Caprotti cav. Emilio — VALLETTA, Zammit Salvatore — VALONA, Gallo dott. Giovanni Cornelio — VALPARAISO, Antonelli Massimo, Cordiglia cap. Pietro, Devoto Zolezzi Giuseppe, Faggioni Mario, Ferrari Amadeo G., Gandolfo Raffaele, Ghio Mario, Manuel 2º Fernandez C., Pitto Vincenzo Schiavetti Julio, Stewart John A. — VARESE, Nicora Luigi — VENEZIA, Cimetti Nicola, Longo avv. cav. Amedeo — ZONA DI GUERRA, Can-

SOCIETÀ PER COSTRUZIONI MECCANICHE

GIORGIO MANGIAPAN & C.

VIA SCHIAPPARELLI, 8
Telefono 60-372

MILANO

VIA COPERNICO, 32
Telefono 60-345

AUTOCARRI

PER PORTATA UTILE DA 40 A 140 QUINTALI.

TRATTRICI

PER TRAINO UTILE FINO A 300 QUINTALI.

RIMORCHI

A STERZO DEMOLTIPLICATO PER AUTOCARRI.

RIMORCHI

A STERZO DEMOLTIPLICATO PER TRATTRICI E
PER LA FORMAZIONE DI TRENI STRADALI.

ceillieri ten. Giusto, Celentano ing. Gabriele, Ferrario gen. Carlo, Finzi magg. Cesare, Semeraro Luigi — ZURIGO, Calame Luigi.

Soci Benemeriti.

Novembre-Dicembre.

Alessandria Gatti rag. Michelangelo — Bahia Blanca, Cossa Felix — Brindisi, Capozzi Giovanni, Scarscia avv. Giuseppe — Cagliari, Tramer Roberto — Catania, Grandi Dott. Federico — Cogoleto, Taggiaco Paolo — Forlì, Pelrelli rag. Mario — Genova, Wanda Moisé — Legnano, Frigerio G. — Livorno, Baroni Giovanni — Milano, Martelli rag. Aser, Monticelli Alfredo, Tovaglieri Lindo, Zecchini Francesco — Mistretta, Passarello Antonino — Napoli, Capuozzo Gaetano, Mazzei ten. dott. Mario — Novara, Aldrich rag. Giulio, Racchi Mario — Palermo, Beeherini Virgilio — Piacenza, Capone Antonio, Molinari Carlo — Pollenzo, Balzanelli Mario — Rodi, Angeloni rag. Giovanni, Moroso cav. Vincenzo — Roma, Potenza Felice — Salerno, Alagia Vincenzo — Salerno, Galdi Angelo — Sesto

S. Giovanni, Gheda Giulio — Taranto, Caputo Genaro — Tobruk, Capellano Romolo — Torino, Caselli dott. Carlo, Marini Adamo — Valparaiso, Cordiglia Pietro, Vercelli Camillo — Zona di guerra, Fabbri Pietro, Mormile Salvatore

Premiati con Medaglio d'oro

Prænza, Vassura Andrea — Genova, Vassia Antonio — Palermo, Denaro prof. arch. Attilio — Savona, Giallombardo Carmelo

Soci Fondatori della Sede

Novembre-Dicembre.

1000. BOGGIO AMERIGO, Lilliane — 1100 CIRCOLO UFFICIALI BOMBARDIERI, Sassuolo — 1101 FERRO Comm. ALESSANDRO, Torino — 1102 FRATTONI AVV. GIUSEPPE, Mendoza — 1103 GANDOLFO CANDIDO, Carloforte — 1104 GIORGI GUGLIELMO, S. Paolo — 1105 MALDINI L. LUIGI, Copiapó — 1106 M. C., Brescia — 1107 PELLANDINI C. T., Milano — 1108 PERCONTINO Cav. DOMENICO, Montevideo — 1109. TORNINI BERNARDO, Caldera

Soci annuali⁽¹⁾

Inscritti dal 1 al 31 agosto 1917

(continuazione e fine vedi Rivista di novembre-dicembre).

Pinerolo. — Biancardi Giovanni, Depretis Enrico.
Rivarolo Canavese. — Garetto dott. Priano.

Settimo Torinese. — VAGLIETTI MARIA.
Villeneuve. — Vierin Emilio.
TRAPANI. — Adragna Nicolò di Roberto, Messina Alberto, Rizzo Francesco Paolo.
Alcamo. — Cipolla Francesco, Di Graziano Giuseppe, La Torre Lorenzo.

Castelvetro. — Rizzo Celestino.
Petrosino. — Accardi Giovanni.
S. Ninfa. — Donato Baldassare.
TREVISO. — Guaita Giuseppe, Malapelle Gio: Batta, Verza Angelo, Vigoni Vignani Ugo.
Cessalto. — Benzon Antonio.
Montebelluna. — Favero Ferruccio, Santolin Silvio.

(1) Art. 6 e o. — I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — Art. 12. Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

"GAZ IN OGNI LUOGO" BREVETTI TALMONE

APPARECCHI A GAZ DI BENZINA E DI PETROLIO

Corso Francia, 25 - TORINO - Via Palmieri, 24



LAMPADINA TASCABILE

Funzionante con benzina ordinaria e con alcool denaturato.

Si accende con un fiammifero e serve ad eccitare i Fornelli a Petrolio in luogo dello spirito. Serve pure a fare piccole saldature.

Funziona senza pericolo di scoppio.

IN VENDITA PRESSO COTESTA DITTA

Pad. no. d'Asolo. — Velo Luigi
 Poggendorf. — Bianchini cav. Luigi
 Polcarada. — Polcarada Angelo
 Pado. — De Stefani Giuseppe
 Pignolo Enrico. — Vinante Mamerto
UDINE. — Bernardis rag. Franco.
 S. D'Amico Paolo, Leskovic Sa-
 dino, Pellegrini Aldo
 Udine. — Beraldo Emilio, Trista-
 no Cosimo
 Udine. — Canelli Ernesto, Lazze-
 rini Oscar, Tonello Silvio
 Udine. — Ghisellini Luigi
 Udine. — Mez Gino
 Udine. — Giordano Agostino
 Udine. — Di Chiara Gio: Batta
 Udine. — D'Ottavi Augusto.
 Udine. — Fabiani Pietro
 Udine. — Del Negro Gio: Batta
 Udine. — Longo Luigi, Matiz An-
 gelo
 Udine. — MISDARIIS ANNA ROSA
 Udine. — Ottis Gio: Batta.
 Udine. — Prati Antonio
 Udine. — Zuppinger Edoardo
 S. Giorgio Nogarò. — Costantini
 Ugo Dante
 Torre di Zuvio. — Casella Pasquale.
VENEZIA. — Berlendis Giulio, Bran-
 dolino Ermenegildo, Costarosa
 tra. Guido, De Paoli Bartolomeo,
 Donà Catello. **DE MANZONI SO.**
FIA. Finazzi Luigi, Franco Vi-
 cenzo, Garbizza Alberto, Serai i
 Gustavo, Vianello Giustino
 Chioggia. — Azzaro Salvatore, Ga-
 limberti Angelo, Paimfeina Gino.
 Meolo. — Cimenti Fiorenzo.
VERONA. — BARCA ANITA, Con-
 cetti Ferruccio, Forte Mario, MAF-
 FEE MARGHERITA, Pioppi Adol-

fo. **SCUDELLAROTTI ADELI**
 Saverio Lino
 Cavalon. — Simonelli Leonardo
 Lagnago. — Tinazzi Giovanni
 Montecchia di Cansera. — Dal Co-
 livo Domenico
 S. Michele Extra. — Tomba Giulio
 Villafranca. — Bagattin Mario, Tri-
 lo Manlio
VICENZA. — Bedin Rino, Leoni
 Mario, Vettorello Delfo, Zanini
 Vittorio.
 Bassano. — Conte Giuseppe, Fracca
 Domenico, Paoletti Brunetto
 Pozzoleone. — Pozzan rag. Franco-
 sco.
 Valdagno. — Antonelli co: avv.
 cav. Giuseppe, Imperato ing. En-
 rico, Stacchini rag. Mario, Ziliotti
 Antonio

Soci annuali

Inscritti dal 1° al 30 Settembre 1937

ALESSANDRIA. — Aliberti Ame-
 deo, Bernuzzi rag. Emanuele, Ca-
 stelli Luigi.
 Asti. — Perosino Dante.
 Casale Monferrato. — Bianco Adol-
 fo, Botto Raffaello, Carretto Lui-
 gi, De Magistris geom. Provino.
 Giare. — **VITALE RITA**.
 Moncalvo. — Lusona Umberto Giu-
 seppe.
 Novi Ligure. — Guaglia Luigi.
 Paderna. — Simonelli Giovanni.
 Quattordio. — Berutti Bartolomeo.
 Rocca d'Arazzo. — Alessio avv. Ar-
 cangelo, Sachero geom. Gio. Bat-
 tista, Tirra Vincenzo.
 Viguzzolo. — Rina Pietro.

ALLANCA. — Pezzana cap. dottor
 Luigi
ANCONA. — Esposito Dante, No-
 velli Guido, Pelli Egisti Giusep-
 pe, Ragusini Remo, Sacco cap.
 Nicola
 Fabriano. — **BELLOCCHI FELI-
 CETTA**, Sentinelli Lanfranco
 Jesi. — Pasteris Carlo
 Numana. — Ciano Antonio
 S. Marcello. — Santoni Pio, **SOLA-
 ROLI MARIT PIA**.
 Senigallia. — Mavardi Alessandro,
 Mercuri don Vittorio Amedeo.
AREZZO. — Rassina. — Grechi don
 Giocondo.
 Talla. — Ducci Luigi
ASCOLI PICENO. — Fermo. —
BULGARINI contessa **AUGUSTA**,
 Lucentini Vincenzo
AVELLINO. — Cuoco Mario, Va-
 lenti Giovanni.
 Castelfranchi. — Palmieri don An-
 tonio.
 Bari. — Angelini Leonardo, De
 Rinaldis Nicola, Gallesi Gaetano,
 Padolecchia Vito Antonio.
 Canneto. — Rubini avv. Nicola.
 Montrone. — Laricchia Giuseppe.
BELLUNO. — Piccoli Gioachino,
 Rocco Attilio.
 Dogne. — Longhi Aurelio.
 Feltre. — Doriguzzi Ezio
 Vena d'Oro. — Morassutti Federico.
BENEVENTO. — Vitulano. — Leo-
 ne Giovanni.
BERGAMO. — Marchesi Basilio, Vi-
 gevano rag. Agostino.
 Calolzio. — Botti Giacomo.
 Caravaggio. — Miglio Pierino.
 Corte. — Pedenovi dott. Natale.

FABBRICA ITALIANA ATTREZZI VITI

VIA PLINIO N. 20 - MILANO - Telefono interc. 20-558

- VITI - DADI - BULLONI - PEZZI SAGOMATI DI PRECISIONE DI QUALUNQUE FORMA E METALLO -
SPECIALITÀ PER MOTORI D'AVIAZIONE, AEROPLANI, BICICLETTE, AUTOMOBILI
 Esecuzione di qualsiasi pezzo dietro disegno o campione

THOR

Motociclette Americane

di 6-8 10-12 HP.

Motocicli ed Accessori

INDIAN

pronti presso l'Agente **MILZIADE RAGNINI** - FIRENZE, Via 27 Aprile, 16.

GENOVA
GRAND HÔTEL ISOTTA

VIA ROMA - Telef. 55

Direttore ADOLFO GALLO

RIMESSO COMPLETAMENTE A NUOVO CON TUTTO
 IL COMFORT MODERNO - TELEFONO IN TUTTE LE
 CAMERE - TRATTAMENTO SPECIALE AI SIGNORI
 TURISTI E VIAGGIATORI DI COMMERCIO - FACI-
 LITAZIONI PER FAMIGLIE - GRANDI SALONI PER
 ESPOSIZIONI

AUTOMOBILI

Overland

TRADE MARK REG.

*Illuminazione elettrica
Avviamento elettrico.*

Torpedo leggero

\$ 750

franco in Fabbrica

Vera economia.

Havvi integrità di valore in ogni automobile del gruppo OVERLAND, la serie più completa di modelli che una fabbrica di automobili abbia mai presentato.

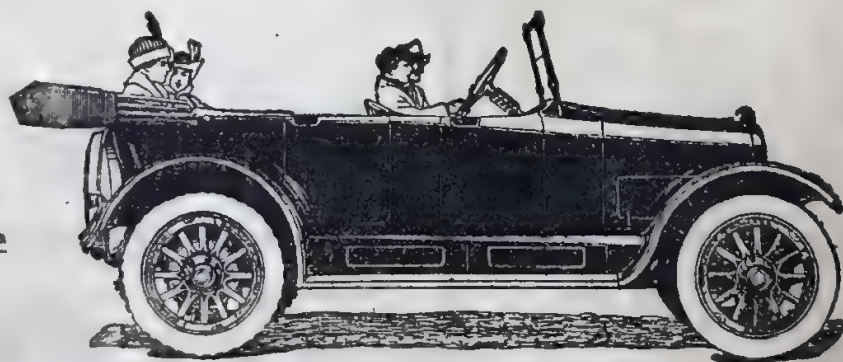
Riteniamo che per molte famiglie l'OVERLAND leggera a 4 cilindri rappresenti il perfetto connubio della praticità col lusso,

avente per risultato una grande e permanente soddisfazione.

Fra le vetture OVERLAND quella che meglio risponde ai vostri bisogni ed ai vostri mezzi è quella che acquisterete prendendo in considerazione la vera economia.

Permetteteci che vi consigliamo e vi aiutiamo nella vostra scelta.

Cataloghi
a richiesta



TORPEDO LEGGERO A 4 CILINDRI.

Distributori per l'Italia e Colonie

LANGE & C. - TORINO

VIA JUVARA, 16

The Willys-Overland Company, Toledo, Ohio

U. S. A.

Origine Olona. — **GALLI MARIA**
Serravalle. — **Tanzi Pietro, Zerbi Fe-**
lice.
S. Maria Corrente. — **Furlani Luigi**
Torino Molinaro. — **Pescara Guido**
Traversa. — **Burrogi Antonio**
Traversa S. Giacomo. — **Ranna av-**
vocato.
MODENA. — **Bandieri Renzo, Cio-**
cabilla Attilio, Signoretti Adal-
gino.
Carpi. — **Chierici ing. Emilio**
Sorradella. — **Marchetti Alfonso**
NAPOLI. — **AMABILE RINA, Bar-**
bato Cosimo, Canale duca di An-
dria Riccardo, De Cristofaro En-
rico, De Ferrante Antonio, De
Rosa Vittorio, FERRONETTI OL-
GA, Fodda Enrico, Muscato Sal-
vatore, Palamanghi Empedocle,
Parise Giuseppe Mario, Vassallo
Pasquale.
Castellmare di Stabia. — **Amato Do-**
menico, Cascone Alfredo, Cervasio
Ernesto, Tassoni cav. Nazzeno
Sorrento. — **Gargiulo Giuseppe, Pa-**
gliaro Michele.
NOVARA. — **Galbani Stefano.**
Biella. — **Gucipa Ermete Lelio.**
Cannobio. — **Caggiano Gennaro.**
Crasinaillo. — **Vignolo Tullio.**
Domodossola. — **De Antonis rag. Ar-**
noldo.
Galliate. — **Belletti Domenico.**
Gattoleno. — **Ferraris dott. Costante.**
Omegna. — **Bechtel dott. Emilio.**
Palazzolo Vercellese. — **Caneva Eu-**
genio, Risco geom. Giacinto, Ros-
so ten. Carlo
Riva Valdobbia. — **Gabbio Eugenio**
Rodanzo. — **Rosazza Gianin Elidio**

Sordani. — Attilio Nicola
Siroppiana. — Carenzo Francesco.
Trino Vercellese. — Roviglione Gi-
camo
Vallemosche. — Mosca Giacomo
Verlè Mossa. — Prina Mello Fran-
cesco

PADOVA. — Begliomi dott. Gio Battista, Magagnoli ing. Gio Battista, Salerni Renato, Stevanin rag. Carlo, Titta Gustavo
Este. — Mancini Gennaro Monselice. — Orlandi Giuseppe
Ponte di Sacco. — Spinello Vittorio
Solestina. — Brisighello Enrico
Villa Estense. — Arch. Pietro Antonio

PALERMO — Butera ing. Federi-
co, Di Matteo Ferdinando, La Par-
bera Cuccia Francesco, Muccia
Rosario, Novello Agostino, Patti
ing. cav. Pasquale, Pensante Pie-
tro, Procidia cav. uff. Francesco
Paolo, Ranchetti avv. Fernando,
Sciortino Riccardo, Simoncini avv.
Vittorio.

Alie. — Todaro Filippo.
Castellana. — Amico Angelo Rosario, Barucco Ferdinando.
Cefalù. — Carabilli dott. Giuseppe.
Partinico. — Bonura dott. Luigi.
Raccuglia Giuseppe.
S. Mauro Castelverde. — GIALLOMBARDO AGNELLO GIOVANNA.
PARMA — Pui Franco, Poletti Rino, Sivilotti geom. Pietro.
Albardo di Folla. — Ferraroni don Giuseppe.
Baganzola. — Botti Alfonso.
Barbigarazza. — Agazzi don Efrem.
Bertorella. — Manfredi don Andrea.

LAVABI - CLOSETS - BIDETS - ORINatoi
Articoli speciali per ALBERGHI e CLINICHE.

per BAGNI - CUCINE
SCALE - CORRIDOI
CLINICHE - ALBERGHI
ecc.

SOCIETÀ CERAMICA

RIVESTIMENTI IN PIASTRELLE
per BAGNI - CUCINE
SCALE - CORRIDOI
CLINICHE - ALBERGHI
ecc.

SOCIETÀ CERAMICA

RICHARD - GINORI

STABILIMENTO
MILANO
:: (S. CRISTOFORO) ::

Capitale Interamente versato L. 10.000.000

**STABILIMENTO
MILANO**
.. (S. CRISTOFORO) ..

Capitale interamente versato L. 10.000.000

CATALOGHI, DISEGNI A RICHIESTA.

Filiali: TORINO - MILANO - BOLOGNA - ROMA - GENOVA - FIRENZE - LIVORNO - NAPOLI

Fornitori del Touring Club Italiano per la nuova Sede

Borgotaro. — Ravenna Giacomo
Colomo. — Calzolari Enrico
Compians. — Sozzi don Alessandro
Pieve di Campi. — Moruzzi don Giuseppe
Portogruaro. — Devoti don Bartolomeo
Rivosecco. — Deccarelli don Giuseppe
S. Pietro. — Mutti don Antonio
PAVIA. — Porta Gino, SEGAGNI MARIA, VILLANI IRNE
Candia Lomellina. — Cecchi Antonio
Staghiglione. — Dossola don Giuseppe
Torreberetti. — De Prati Pietro
Vigevano. — Nembro Guido
Voghera. — Gonano Ernesto, Negri Luigi
PERUGIA. — Capponi Giovanni, Marini Guido, Spongia Melchiorre
Folligno. — Botti don Giuseppe, Cavaterra Ugo
Narni. — Mancinelli Scotti Pietro
Pastignano. — Barbaglia Enrico, Barozzi Nicolò, Bernardini Plinio, Devagna Amleto, Cavazzana Giovanni, Circolo Ufficiali, Genna Vito, Maretti Ildebrando, Ols Umberto, Pasini Gino, Putzu Rodolfo, Rossi Valentino, Senesi Gino, Toai Alberto, Tozzi Enrico, Tucci Angelo, Verdesi Francesco Maria
Rieti. — Rossi Carlo
Terni. — Filippi Dante
PIACENZA. — Ascheri Giovanni, Bianco Ettore, Brambilla rag. Luigi, Lonati rag. Giuseppe, Rossi Severino
PISA. — Bianchi Guerrando, Ceccatelli Arturo, Chiari Enrico, Nardi

Alfredo, Porbi rag. Mario, Ruggeri Aurelio
Chiavari. — Salvadori Renato
Ponsacco. — Lombardi Duilio
PORTO MAURIZIO. — Bellucco R. Berardo, Bessone Giuseppe
Aquila d'Arroscia. — Rovere Innocenzo
Arma di Taggia. — Spiguo ing. Alberto
S. Remo. — Cavallini Beniamino, Emanuele Costanzo, Rossi Domenico
Ventimiglia. — Laura ing. Amelio O., Viale Domenico
POTENZA. — Coppola dott. Ettore
RAVENNA. — Bencivenni Francesco, Berti Elisio, Magnani Luigi, Placci Antonino, Sassi Giovannino
Faenza. — Peroni Silvio
Lugo. — Taroni Scipio
Mezzano. — Montanari ten. Pietro
REGGIO CALABRIA. — Santo rag. Romano
Bagaladi. — Misiano dott. Gesualdo
Benevento. — Pascale Dante
Dollanova. — Frisina prof. Alfonso
Giola Tauro. — Avila Francesco
Melito Porto Salvo. — Familiari dott. Ubaldo
Motta S. Giovanni. — Squillaci avv. Saverio
Rosarno. — Manduca dott. avv. Michele
Sbarre. — Andreani Fortunato
Siderno. — Marino Giuseppe
REGGIO EMILIA. — Ferrari cap. Augusto Ruggero, Ruggieri Carlo
Bebbio. — Ruggi don G. B.
Rio Saliceto. — Forti Oliviero
S. Polo d'Enza. — Barbieri Marzio

ROMA. — Abruzzini Pasquale, Aleandri avv. Ugo, Appoclitoli Domenico, Chiesa Cesare, Civitrucci Emidio, Cristofaro Ugo, Graziosi Ugo, La Corte Alberto, Lavagnino Roberto, Martelli Luigi, Morano Luigi, Nanni avv. Raffaele, Orlandi prof. Augusto — PAMPHILI GIAJA contessa OTGA, Paolucci prof. Paolo, Pasqualucci Renato, Piccinini avv. Carlo, Portarena Gino, Quarti Adriano, Sabatini prof. Stefano, Scarapocchi avv. Carlo, Scoponi Manlio, Vono avv. Giuseppe
Civitavecchia. — Brancato Giuseppe, Lenzi Bellario
Ferentino. — DI TOMMASI CAN. DIDA
Santa Marinella. — Berti Ettore
Velletri. — Fabiani Filippo, Pegurri ing. Max
Viterbo. — Benini Virgilio
ROVICO. — Ariano Polesine. — Golinio avv. Vincenzo
Lendinara. — Zerbini ing. Pietro
Rosolina. — Crivellari Guido
SALERNO. — Castiello rag. Angelo, Russo prof. ten. Antonio
Aquila. — Serrelli Alberico, Serrelli Leonardo
Cava del Tirreno. — Parano Giuseppe
Mercato S. Severino. — Trani Pasquale
Monteforte Cilento. — Cardulli Tommaso
Padula. — Moltrhoff dott. Federico
Polla. — Bracco Gerardo, Stabile Carmine
Sicignano Scalo. — Ceva Grimaldi Corrado

TRASPORTI INTERNAZIONALI MARITTIMI E TERRESTRI

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: Via Nizza 30 bis-32 - TORINO

Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

Servizio Speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

Premiato con diploma di medaglia d'oro all'Esposizione di Torino 1911

Spedizioniere della Real Casa di S. M. la Regina Madre e della Casa di S. A. R. il Duca d'Aosta

FACILITAZIONI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.

KING

AUTOMOBILI ad 8 cilindri

La più economica fra le automobili, della sua potenza costruite in America ed inoltre l'ultima che offre eleganza e ricchezza di confort. La King fu la prima ad 8 cilindri di prezzo moderato lanciata sul mercato ed è ora usata in grandissimo numero in tutto il mondo, più d'ogni altro tipo ad 8 cilindri, ad eccezione di una. Il modello EE, per il quale vi sono 4 tipi di elegante carrozzeria, ha il motore a tipo V. e di forza; interasse 120". Ognuno dei tipi di carrozzeria offre abbondante spazio e tutte le automobili King vengono spedite completamente equipaggiate in ogni dettaglio.

7 passegg. - Touring Car - \$ 1650	7 passegg. - Sedan - \$ 2300
4 " - Foursome - \$ 1700	3 " - Roadster - \$ 1650

Prezzi F. B. O. Detroit - King, installliche \$ 125 extra

Scrivere per il catalogo e altri dettagli

Le Agenzie King sono remunerative - Si invita a scrivere

Riparto esportazione - KING MOTOR CAR Co. - 50 Union Square, New York - S. U. A.



SASSARI. — Bertrand Alberto.
Bolotana. — Senes dott. Andrea.
Gavoi. — **ALONG MARIANNINA.**
Nuoro. — Collari Pietro, Floris dott.
Giovanni, Sgrò Bartolomeo, Siotto
avv. Salvatore.

Orani. — Siotto-Siotto cav. Pietro
Paolo.

Sorso. — Contini Salvatore.
Tortè. — Pala dott. Michele.

SIENA. — Ibrigo Carlo, Lasini ca-
nonico prof. Vittorio.

Castelnuovo Berardenga. — Batigna-
ni Alfredo.

Radicondoli. — Baldi Policarpo, Ba-
rile dott. Edoardo.

SIRACUSA. — Rota Francesco.
Chiaramonte Gulfi. — Vacirca Ros-
so Giuseppe.

Francavilla. — Cocuzza Carmelo.
Ragusa Inferiore. — Arezzo Giu-
seppe.

Spaccalermo. — La Ciura Barberino,
Modica Nicolaci Pasquale.

TERAMO. — Castellammare Adria-
tico. — Giovannoni Dante, Guada-
gni Michele.

TORINO. — Allemandi Giovanni, A-
merio Enrico, Barbesi Paolo, Ba-
ruch Willis, Baucè Antonio, Belli-
ni Luigi, Berardi Giuseppe, Ber-
retta Giuseppe, Bione Pietro, Bro-
sio Maggiorino Mario, Bruno avv.
Lorenzo, Brusoni Enrico, Buffa Al-
berto, Calza Attilio, Camerano cav.
dott. Alessandro, Canfari Eugenio
G., Ceppo Alfredo, Ceroni Dome-
nico, Colombo Emanuele, Cometto
Giuseppe, Conti Fabrizio, Cornas
Adolfo, Crespan Francesco, Cristia-
ni Francesco, Delsedime Giovan-
ni, Demarie Severo, DENINA MA-

RIA, Dorma Mario, Falciola Giu-
seppe Mario, Fea dott. Giovanni,
Gallo Lorenzo, Garizio magg. Er-
nesto, **GARRONE MARIA**, Gau-
thier Augusto, Giulioi Carlo, Gul-
lino Lorenzo, Lanza Guglielmo,
Legnani Alberto, Leoni prof. Giu-
seppe, Lombardi Pietro, Mabellini
Nino, Mannino ing. Giuseppe, Man-
ganza Egidio, **MAZZUCCHI GAR-
RONE PAOLA**, Meglio ten. Fer-
nando, Mele Nunzio, Merlatti Al-
fredo, Milletto Antonio, Morelli cav.
Efisio, Oderda Giuseppe, Palhin-
della Francesco, Parato Ezechiele,
Pasero Giovanni, Patria Angelo,
Pedrini Etefredo, Pigatti ing. Giu-
seppe, Pomba Marcello, **PROVANA
DI COLLEGNO** contessina DEL-
FINA, Ravizza Luigi, Rebaudi
ing. Roberto, Ricagno Francesco,
Rossi Aldo, Sartoris Michelange-
lo, Sassis Pier Giacomo, Sibona
Pio, Stavorenco Giuseppe, Storch
Augusto, Talamo Giuseppe, Tarel-
la Giuseppe, Terna Valentino, To-
dros dott. rag. Davide, Truffa Lu-
ca, Valzelli Giovanni, Vaudano O-
reste, Vigliani avv. Alessandro,
Vittore Eusebio.

Aosta. — Betemps Vittorio, Signorelli
Attilio.

Avigliana. — Mondon Alberto Ma-
rio, Norsa Cesare, Taglione Gia-
como.

Brandizzo. — Bonino Remo.

Caselle Torinese. — Chiambretti An-
tonio.

Chiomonte. — Boncompagni Dino.
Colleretto Castelnuovo. — Ponzetto
Umberto.

Introd. — Giacili Giuseppe.

Issogne. — Boretta Michele.

Luserna S. Giovanni. — Innocenti
Costantino.

Molaretto. — Conticchio Pietro.

Moncalieri. — **GARZINI CAROLI-
NA** ved. **PIERGIACOMI**, Rastello
Domenico.

Pessone. — Casalino Antonio.

Pinerolo. — Bongiovanni magg. cav.
Carlo.

Rivalta. — Comotto don Giuseppe.

Torre Pellice. — Merlo Lodovico.

Villanova Canavese. — Nepote Ste-
fano.

Vistrorio. — Petitti Guido.

TRAPANI. — Canino Alberto.

Marsala. — Cudia dott. Natale, Fal-
cone Nicolò.

Salemi. — Baviera avv. Francesco
Saverio.

TREVISI. — **GARATI LISINA**, TO-
NINI ADA.

Castelfranco Veneto. — **MARION
PINA.**

Chiarano. — Zaccarin Giovanni.

Fossalta Maggiore. — Sartorello Giu-
seppe.

Istrana. — Dal Brollo Emilio.

Oderzo. — Baro Bortolo, Da Re
Francesco.

Pero. — Rioni Giuseppe.

S. Eulalia. — Piva don Sante.

Vittorio. — Franceschini Antonio.

Grossi ing. Arrigo, Pancotto dott.
Francesco.

UDINE. — Declani Deciano, Nigris
Giacinto, Perifano Luigi, Scolari
Federico.

Ampezzo. — Martinis Emidio, Ni-
gris Giacinto.

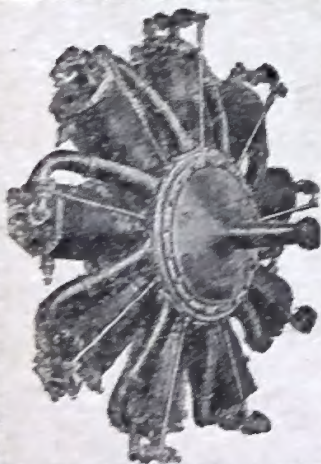
Aquileia. — Di Ciomma Riccardo,
Peruzzo Giovanni, Romano Filippo.

Cliviale. — Giambalvo Giuseppe, Pa-
schini Mario.

“L'istruzione dà ai popoli ricchezza, forza, indipendenza.” - “L'uomo tanto vale quanto sa.”

LA “SCUOLA PER CORRISPONDENZA,”

inviatemi, correzioni, lezioni dettate da noti professori specialisti. - Per Corsi da Perito Elettrotecnico, Meccanico, Co. trattore, Conduttore macchine elettriche, Telegrafista, Telefonista, Preparatori matematica inferiore e superiore, Corsi separati ecc. - Chiedere programmi: **Corso Valentino, 40 - TORINO.**



SOCIETÀ ITALIANA MOTORI GNOME E RHONE

73, Strada Veneria

MADONNA DI CAMPAGNA

MOTORE LE RHONE

record mondiale di altezza battuto il 15 Maggio 1916

coll'aviatore **VITTORIO LOUVET**

ADOPRATE LA PENNA A RIEMPIMENTO AUTOMATICO



“**ONOTO**”, INGROSSO E DETTAGLIO
E. CALZONE · ROMA · L. 25-

Colloredo di Montalbano. — Fa-
leschini dott. Daniele.
Cordenons. — Alberti Giuseppe,
Turrin Fortunato.
Erto. — Carrara Carlo.
Fanna. — Sabelli dott. Raffaele.
Manzano. — Lusena Roberto, Sa-
co Giuseppe.
Passariano. — Moretti Giuseppe.
Savile. — Martina Tarcisio.
Sutrio. — Linussio prof. Romano.
Verzegnis. — Rainis Gaetano

VENEZIA. — GOLDSCHMIEDT
DOBRANISKI ANGELA, Lanza Al-
fredo, Rossi Sergio, Stampanone
Carlo, Stampanone Edoardo, Ta-
nozzi Gorgon, Torre Alberto.
Burano. Tagliapietra Oddone Luigi.
Cavarzere. — Fava Antonio.
Cintello. — Carnielli don Antonio.
Malcontente. — Margoni ing. En-
rico.
Orlago. — Groppetti Giovanni, Lovo
geom. Francesco.

Posizione dei Soci al 31 dicembre 1917

Soci Annuali al 31 dicembre 1916 N.	151.951
Da dedurre il nu- mero dei Soci morti, irreperibi- li, morosi, dimis- sionari al 31 Di- cembre 1917	17.001 134.868
Nuovi Soci pel 1917 iscritti a tutto il 31 Dicem. 1917	29.131
Totale Soci Annuali	164.001
Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1916 N.	10.008
Soci Vitalizi in- scritti dal 10 gen- naio al 31 Di- cembre 1917	1.711
Totale Soci Vitalizi	11.719
TOTALE SOCI N.	175.720

Posizione dei Soci al 31 gennaio 1918

Soci Annuali al 31 Dicembre 1917 N.	164.001
Da dedurre il nu- mero dei Soci morti, irreperibi- li, morosi, dimis- sionari a calcolo	29.001 144.000
Nuovi Soci pel 1918 iscritti a tutto il 31 gennaio 1918	6.979
Totale Soci Annuali	150.979
Soci Vitalizi al 31 31 Dicem. 1917 N.	11.719
Soci Vitalizi in- scritti dal 10 gen- naio al 31 gen- naio 1918	251
Totale Soci Vitalizi	11.972
TOTALE SOCI N.	162.951

Avvertenza.

In conseguenza dell'assoluta mancanza di spazio, che ci impedisce di potere per ora mantenere al corrente la pubblicazione sulla Rivista dell'elenco delle domande d'ammissione al Sodalizio, ci vediamo costretti a sospen-
derne la pubblicazione onde evitare l'accumularsi di un arretrato che non avremmo assolutamente la possibilità
di esaurire. Essa verrà ripresa non appena, cessata la guerra, la nostra Rivista potrà venire pubblicata ancora
mensilmente. L'elenco di coloro che fanno domanda per l'ammissione al Sodalizio sarà tenuto a disposizione dei
Soci negli Uffici del Touring per gli eventuali reclami riguardanti il Candidato, in base all'art. 12 del nostro
Statuto.

Automobilisti, Motociclisti, Ciclisti!

LA

SOCIETÀ ANON. ITALIANA di ASSICURAZIONE contro gli INFORTUNI

Sede in MILANO, Piazza Cordusio, 2 - Tel. 10-34, 12-420, 11-45 - Capitale L. 5.000.000 vers. L. 2.000.000

Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1915 L. 30.000.000

Rappresentata in tutto il Regno dagli Agenti delle ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE

*è particolarmente raccomandata dal T. C. I.
col quale ha accordi speciali a favore dei Soci*

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ,

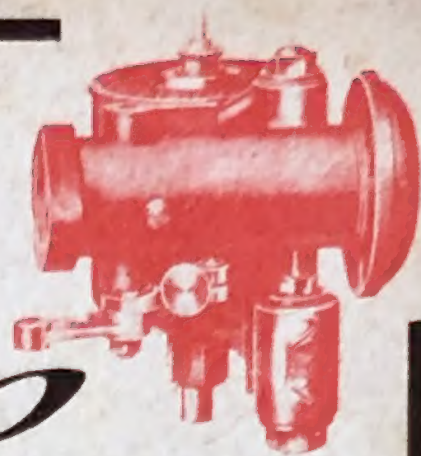
circa L. 67.000.000

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano, Corso Italia, 10 - Gerente: Luigi Seesa
Prem. Stab. Grafico Artistico Industr. GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Rip. Gambolotta, 52

Ancor meglio che in tempo di pace
le qualità del

CARBURATORE

“Zenith.”



vengono apprezzate ora
per i vantaggi che esso offre alle migliaia di
veicoli che percorrono le strade della fronte.

SOCIETÀ ANONIMA CARBURATORE “ZENITH”, - TORINO
VIA NIZZA, 35[°] 15

AGENZIA COMMERCIALE G. CORBETTA

MILANO - Via Durini, 24 - Telefono 43-84 - Telegrammi: CORBETAUTO



Servizi a itinerario combinato

LLOYD ITALIANO = NAVI:
GAZIONE GENERALE ITA:
LIANA = ITALIA = LA VELOCE

PROSSIME PARTENZE

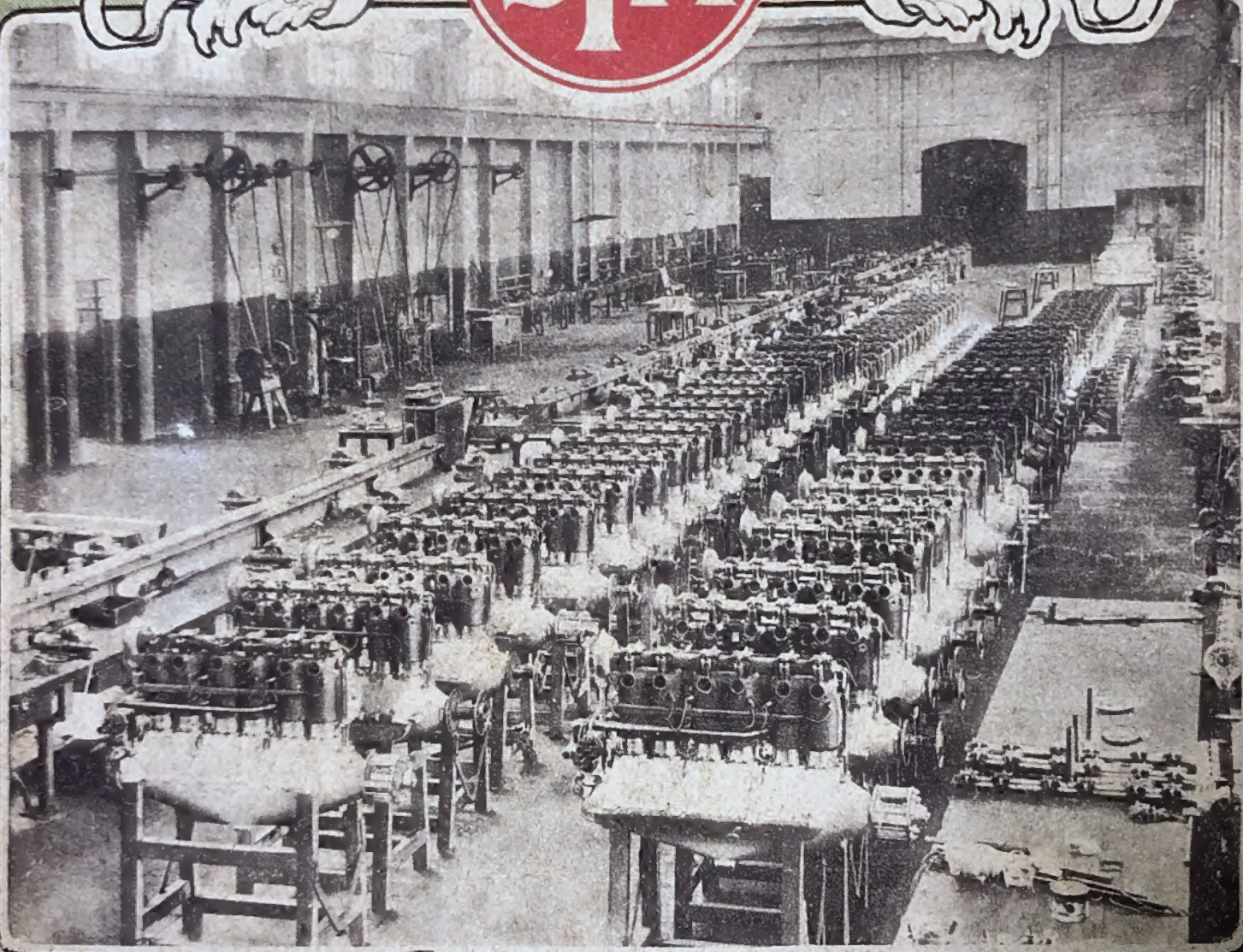
con vapori celeri di lusso per il **NORD, CENTRO e SUD**

AMERICA

Per **INFORMAZIONI** rivolgersi alle Agenzie ed agli Uffici delle
quattro Società in tutte le principali Città d'Italia.

MOTORI D'AVIAZIONE
CAMIONS-AUTOAMBULANZE

SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI-TORINO



Una serie di Motori d'aviazione "SPA", pronti per la consegna

OMNIBUS-AUTOINAFIATRICI
VETTURE da TURISMO